Soixante-dix-neuvième année. — N° 207. Le Numéro : 4 francs. Mercredi 3 Septembre 1947.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

LOIS ET DÉCRETS

ARRÊTÉS, CIRCULAIRES, AVIS, COMMUNICATIONS, INFORMATIONS ET ANNONCES

ABONNEMENTS	LOIS ET DÉCRETS			DÉBATS PARLEMENTAIRES	ÉDITION COMPLÈTE		
— COMPTE CHÈQUE POSTAL : 100.97, Paris. —	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS
France, Colonies et pays de protectorat français	940 fr.	480 fr.	255 fr.	215 fr.	1.500 fr.	760 fr.	400 fr.
Etranger.. Pays accordant 50 % sur les tarifs postaux	1.300 »	660 »	345 »	320 »	1.960 »	990 »	515 »
Etranger.. Autres pays	1.660 »	840 »	435 »	425 »	2.420 »	1.220 »	630 »

L'Édition des LOIS ET DÉCRETS comprend : 1° les textes des lois, décrets, arrêtés, circulaires ; — 2° les avis, communications, informations, annonces.

L'Édition des DÉBATS PARLEMENTAIRES comprend le compte rendu *in extenso* des séances de l'Assemblée Nationale et du Conseil de la République ainsi que les questions écrites et les réponses des ministres à ces questions.

L'Édition COMPLÈTE comprend : *1° l'Édition des* LOIS ET DÉCRETS ; — *2° l'Édition des* DÉBATS PARLEMENTAIRES ; — *3° tous les Documents parlementaires et administratifs publiés en annexes* ; — *4° les Tables des matières délivrées gratuitement aux abonnés d'un an.*

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION
QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 6 FRANCS

SOMMAIRE

LOIS

Loi n° 47-1650 du 28 août 1947 accordant aux déportés politiques réunissant les conditions prévues par l'ordonnance n° 45-322 du 3 mars 1945 le bénéfice de la présomption d'origine (p. 8734).

Loi n° 47-1651 du 30 août 1947 portant modification de la loi du 30 juillet 1947 prévoyant certaines dispositions transitoires en matière de loyers de locaux d'habitation ou à usage professionnel (p. 8734).

Loi n° 47-1652 du 30 août 1947 modifiant l'article 24 de l'ordonnance du 17 octobre 1945, modifié par la loi du 13 avril 1946, sur le statut du fermage (p. 8735).

Loi n° 47-1653 du 30 août 1947 classant dans le cadre d'Etat de l'enseignement technique les contremaîtres municipaux titulaires des écoles pratiques de commerce et d'industrie (p. 8735).

Loi n° 47-1654 du 30 août 1947 prorogeant les dispositions transitoires de l'article 19 de l'acte dit loi du 31 décembre 1940 réglementant l'ordre des architectes (p. 8735).

Loi n° 47-1655 du 2 septembre 1947 faisant bénéficier les grands invalides, titulaires de pensions ou rentes d'invalidité liquidées antérieurement à l'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 45-2451 du 19 octobre 1945, des avantages accordés aux invalides par l'article 56 (§ 3) de ladite ordonnance (p. 8735).

Loi n° 47-1656 du 2 septembre 1947 relative à la fixation du prix des baux à loyer d'immeubles ou de locaux à usage commercial, industriel ou artisanal ayant fait l'objet d'une prorogation (p. 8736).

(1 f.)

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET CIRCULAIRES

Présidence du conseil.

Décret n° 47-1657 du 2 septembre 1947 complétant le décret n° 45-313 du 7 mars 1945 relatif à la prise en compte du temps de service accompli à l'école nationale d'administration pour le passage au deuxième échelon des auditeurs de 2e classe (p. 8736).

Arrêté du 24 août 1947 fixant la liste des denrées et produits pouvant être acquis par le compte spécial « Approvisionnement en denrées et produits alimentaires » (p. 8736).

Arrêté du 30 août 1947 relatif au prix du bétail et de la viande de boucherie et de charcuterie (p. 8736).

Ministère de la justice.

Décret du 1er septembre 1947 mettant fin à des délégations de fonctions (magistrature) (p. 8737).

Ministère des affaires étrangères.

Décret n° 47-1658 du 2 septembre 1947 tendant à allouer des indemnités représentatives de frais, pendant la durée de la conférence pour la coopération économique européenne, à certains personnels du ministère des affaires étrangères ou détachés des autres ministères (p. 8736).

Décret du 2 septembre 1947 plaçant en service détaché le directeur général de l'office national interprofessionnel des céréales, mis à la disposition du commissariat général des affaires allemandes ou autrichiennes (p. 8737).

Ministère de l'intérieur.

Citations à l'ordre de la Nation (p. 8759).

Ministère des finances.

Décret n° 47-1659 du 26 août 1947 approuvant une modification apportée aux statuts du Crédit national (p. 8759).

Ministère des travaux publics et des transports.

Décret n° 47-1660 du 21 août 1947 portant modification des tarifs de pilotage de la station de l'Adour (p. 8737).

Décret n° 47-1661 du 21 août 1947 portant modification du règlement local de pilotage de la station de Brest (p. 8738).

Décret n° 47-1662 du 21 août 1947 portant modification du règlement de pilotage de la station de Saint-Malo-Saint-Servan (p. 8739).

Décret n° 47-1663 du 21 août 1947 portant modification du règlement de pilotage de la station de Dunkerque (p. 8740).

Décret n° 47-1664 du 21 août 1947 portant modification du règlement de pilotage de la station de Boulogne-sur-Mer (p. 8741).

Décret n° 47-1665 du 21 août 1947 portant modification du règlement de pilotage de la station de Caen-Ouistreham (p. 8743).

Décret n° 47-1666 du 21 août 1947 portant modification des tarifs de pilotage des stations de Lorient et de Groix (p. 8744).

Décret n° 47-1667 du 21 août 1947 portant modification du règlement de pilotage de la station de Fécamp (p. 8746).

Décret n° 47-1668 du 21 août 1947 portant modification du règlement local des stations de la Loire (p. 8746).

Décret n° 47-1669 du 21 août 1947 modifiant les règlements locaux des stations de pilotage des Pertuis (p. 8748).

Décret n° 47-1670 du 21 août 1947 portant modification du règlement de pilotage de la Gironde (p. 8752).

Décret n° 47-1671 du 21 août 1947 portant modification du règlement local de la station de pilotage de Port-Saint-Louis-du-Rhône (p. 8756).

Décret n° 47-1672 du 21 août 1947 portant modification des tarifs de pilotage de la station de Nice-Villefranche (p. 8757).

Décret n° 47-1673 du 21 août 1947 portant modification des tarifs de pilotage de la station de Port-Vendres (p. 8757).

Décret n° 47-1674 du 21 août 1947 portant modification du taux de l'indemnité myriamétrique prévue par le règlement général de pilotage (p. 8758).

Décret n° 47-1675 du 21 août 1947 portant fixation des tarifs de pilotage dans plusieurs stations (p. 8758).

Décret n° 47-1676 du 21 août 1947 portant application d'une surtaxe temporaire aux tarifs de pilotage dans plusieurs stations (p. 8758).

Décret du 21 août 1947 portant annulation de la révocation d'un agent de la Société nationale des chemins de fer français (p. 8758).

Ministère de la France d'outre-mer.

Décret du 2 septembre 1947 portant promotion dans le corps de l'inspection des colonies (p. 8759).

Ministère de la santé publique et de la population.

Décret du 2 septembre 1947 relatif au montant des prix attribués au titre de la fondation Pinçon de Valpinçon (p. 8759).

Ministère de la jeunesse, des arts et des lettres.

Décrets des 20, 30 août et 1er septembre 1947 portant nominations dans l'ordre national de la Légion d'honneur (p. 8759).

Ministère des anciens combattants et victimes de la guerre.

Arrêté du 29 août 1947 portant application de l'article 5 de la loi n° 47-1496 du 13 août 1947 (p. 8760).

Conseil des prises. — Avis d'arrivée de dossier (p. 8760).

INFORMATIONS PARLEMENTAIRES

Assemblée nationale. — Ordre du jour (p. 8760).

Conseil de la République. — Ordre du jour (p. 8760).

AVIS, COMMUNICATIONS ET INFORMATIONS

MINISTÈRE DES FINANCES

Avis aux importateurs et aux exportateurs (41e liste des commissionnaires en douane auxquels l'agrément a été accordé ou retiré en vertu des dispositions de l'article 647 du code des douanes) (p. 8760).

MINISTÈRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE LA POPULATION

Avis de vacance de poste de médecin chef des hôpitaux psychiatriques (p. 8760).

Annonces (p. 8761).

DÉBATS PARLEMENTAIRES

(PUBLICATION SPÉCIALE VENDUE SÉPARÉMENT AU PRIX DE 2 FR. 50 LE NUMÉRO)

N° 110

Assemblée nationale. — Compte rendu *in extenso* des débats du mardi 2 septembre 1947. — Questions écrites. — Réponses des ministres aux questions écrites (p. 4831).

Conseil de la République. — Compte rendu *in extenso* des débats du mardi 2 septembre 1947. — Questions écrites. — Réponses des ministres aux questions écrites (p. 2015).

LOIS

LOI n° 47-1650 du 28 août 1947 accordant aux déportés politiques réunissant les conditions prévues par l'ordonnance n° 45-322 du 3 mars 1945 le bénéfice de la présomption d'origine.

L'Assemblée nationale et le Conseil de la République ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Article unique. — Les déportés politiques réunissant les conditions prévues par l'ordonnance n° 45-322 du 3 mars 1945, étendant aux membres de la Résistance la législation sur les pensions militaires fondées sur le décès ou l'invalidité, bénéficient de la présomption d'origine quelle que soit la date à laquelle sera faite la demande de présentation devant la commission de réforme.

Ces victimes de la guerre sont classées dans la catégorie des blessés de guerre.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 28 août 1947.

VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République:

Le président du conseil des ministres,
PAUL RAMADIER.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
ANDRÉ MARIE.

Le ministre de la guerre,
PAUL COSTE-FLORET.

Le ministre de la marine,
LOUIS JACQUINOT.

Le ministre d'Etat, ministre de l'air par intérim,
PAUL ROCLORE.

Le ministre des finances,
SCHUMAN.

Le ministre de l'intérieur, ministre des travaux publics et des transports par intérim,
ÉDOUARD DEPREUX.

Le ministre du travail et de la sécurité sociale,
DANIEL MAYER.

Le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre,
FRANÇOIS MITTERRAND.

LOI n° 47-1651 du 30 août 1947 portant modification de la loi du 30 juillet 1947 prévoyant certaines dispositions transitoires en matière de loyers de locaux d'habitation ou à usage professionnel.

L'Assemblée nationale et le Conseil de la République ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Article unique. — Le premier alinéa de l'article 5 de la loi n° 47-1412 du 30 juillet 1947 est modifié ainsi qu'il suit:

« A titre provisoire et à dater du 1er juillet 1947, les majorations de 30 p. 100 et de 15 p. 100 prévues aux articles 3 et 4 de l'ordonnance du 28 juin 1945 sont, de plein droit, portées respectivement à 43 p. 100 et 25 p. 100 sans que l'application des nouveaux taux puisse avoir pour effet de porter le principal des loyers d'habitation à un chiffre supérieur à 572 p. 100 de la valeur locative de 1914 pour les locaux soumis à la loi du 1er avril 1926 et à 125 p. 100 du loyer de 1939 pour les locaux soumis à la loi du 28 février 1941. »

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 30 août 1947.

VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République:

Le président du conseil des ministres,
PAUL RAMADIER.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
ANDRÉ MARIE.

Le ministre de l'intérieur,
ÉDOUARD DEPREUX.

Le ministre des finances,
SCHUMAN.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Le ministre de l'industrie et du commerce,
ROBERT LACOSTE.

Le ministre de la France d'outre-mer,
MARIUS MOUTET.

Le ministre du travail et de la sécurité sociale,
DANIEL MAYER.

Le ministre de la santé publique et de la population,
R. PRIGENT.

Le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme,
JEAN LETOURNEAU.

LOI n° 47-1652 du 30 août 1947 modifiant l'article 24 de l'ordonnance du 17 octobre 1945, modifié par la loi du 13 avril 1946, sur le statut du fermage.

L'Assemblée nationale et le Conseil de la République ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Article unique. — Le troisième alinéa de l'article 24 de l'ordonnance du 17 octobre 1947, modifié par l'article 17 de la loi du 13 avril 1946, est complété par les mots suivants:

« ... ou lorsque le preneur étant mort pour la France n'a pas laissé de parents jusqu'au quatrième degré inclus ayant assuré en son absence la bonne marche de l'exploitation et en état de la continuer ».

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 30 août 1947.

VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République:

Le président du conseil des ministres,
PAUL RAMADIER.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
ANDRÉ MARIE.

Le ministre des finances,
SCHUMAN.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Le ministre de l'agriculture,
TANGUY PRIGENT.

Le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme,
JEAN LETOURNEAU.

LOI n° 47-1653 du 30 août 1947 classant dans le cadre d'Etat de l'enseignement technique les contremaîtres municipaux titulaires des écoles pratiques de commerce et d'industrie.

L'Assemblée nationale et le Conseil de la République ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Art. 1er. — Les contremaîtres municipaux titularisés des écoles pratiques de commerce et d'industrie seront classés, comme professeurs techniques, dans le cadre d'Etat de l'enseignement technique.

Art. 2. — Ce classement devra intervenir au plus tard pour le 1er octobre 1947 avec effet rétroactif du 1er janvier 1947.

Art. 3. — Les contremaîtres municipaux ainsi classés seront titularisés dans leur poste actuel, aux mêmes conditions que les professeurs techniques adjoints. Leur ancienneté sera calculée en tenant compte pour les deux tiers, du temps qu'ils ont passé dans l'industrie, le temps passé dans l'enseignement leur étant compté intégralement.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 30 août 1947.

VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République:

Le président du conseil des ministres,
PAUL RAMADIER.

Le ministre d'Etat, vice-président du conseil,
PIERRE-HENRI TEITGEN.

Le ministre des finances,
SCHUMAN.

Le ministre de l'intérieur, ministre de l'éducation nationale par intérim,
ÉDOUARD DEPREUX.

LOI n° 47-1654 du 30 août 1947 prorogeant les dispositions transitoires de l'article 19 de l'acte dit loi du 31 décembre 1940 réglementant l'ordre des architectes.

L'Assemblée nationale et le Conseil de la République ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Article unique. — Le paragraphe 2 de l'article 19 de l'acte dit loi du 31 décembre 1940 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

« Les architectes français qui, à la date du 1er juin 1947, payaient patente d'architecte ou qui étaient fonctionnaires de l'Etat, d'un département ou d'une commune, sont considérés comme remplissant les conditions fixées au paragraphe 3 de l'article 2.

« Ces dispositions seront valables jusqu'à la promulgation d'une loi définissant l'exercice de la profession d'architecte ».

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 30 août 1947.

VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République:

Le président du conseil des ministres,
PAUL RAMADIER.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
ANDRÉ MARIE.

Le ministre d'Etat, vice-président du conseil, ministre des affaires étrangères par intérim,
PIERRE-HENRI TEITGEN.

Le ministre de l'intérieur,
ÉDOUARD DEPREUX.

Le ministre de l'intérieur, ministre de l'éducation nationale par intérim,
ÉDOUARD DEPREUX.

Le ministre de la jeunesse, des arts et des lettres,
PIERRE BOURDAN.

LOI n° 47-1655 du 2 septembre 1947 faisant bénéficier les grands invalides, titulaires de pensions ou rentes d'invalidité liquidées antérieurement à l'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 45-2454 du 19 octobre 1945, des avantages accordés aux invalides par l'article 56 (§ 3) de ladite ordonnance.

L'Assemblée nationale et le Conseil de la République ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Article unique. — Le bénéfice des dispositions de l'article 56 (§ 3) de l'ordonnance n° 45-2454 du 19 octobre 1945 est étendu, à dater de l'entrée en vigueur de la présente loi, aux titulaires de pensions ou rentes d'invalidité liquidées sous le régime applicable antérieurement à l'entrée en vigueur de ladite ordonnance dans la mesure où les intéressés remplissent les conditions d'invalidité prévues à l'article 55, 3°, de la même ordonnance.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 2 septembre 1947.

VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République:

Le président du conseil des ministres,
PAUL RAMADIER.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
ANDRÉ MARIE.

Le ministre d'Etat, vice-président du conseil, ministre des affaires étrangères par intérim,
PIERRE-HENRI TEITGEN.

Le ministre de l'intérieur,
ÉDOUARD DEPREUX.

Le ministre des finances,
SCHUMAN.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Le ministre du travail et de la sécurité sociale,
DANIEL MAYER.

Le ministre de la santé publique et de la population,
R. PRIGENT.

Le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme,
JEAN LETOURNEAU.

Le ministre des postes, télégraphes et téléphones,
EUGÈNE THOMAS.

LOI n° 47-1656 du 2 septembre 1947 relative à la fixation du prix des baux à loyer d'immeubles ou de locaux à usage commercial, industriel ou artisanal ayant fait l'objet d'une prorogation.

L'Assemblée nationale et le Conseil de la République ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Article unique. — A défaut d'accord entre les parties, le prix des baux à loyer d'immeubles ou de locaux à usage commercial, industriel ou artisanal, prorogés au delà du 1er janvier 1948, sera fixé, à compter de cette date et pour la durée de la prorogation, conformément aux dispositions des alinéas 1er, 2, 4, 5 et 6 de l'article 3 de la loi du 30 juin 1926.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 2 septembre 1947.

VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République:

Le président du conseil des ministres,

PAUL RAMADIER.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

ANDRÉ MARIE.

Le ministre de l'industrie et du commerce,

ROBERT LACOSTE.

DÉCRETS, ARRÊTÉS & CIRCULAIRES

PRÉSIDENCE DU CONSEIL

Décret n° 47-1657 du 2 septembre 1947 complétant le décret n° 45-343 du 7 mars 1945 relatif à la prise en compte du temps de service accompli à l'école nationale d'administration pour le passage au deuxième échelon des auditeurs de 2e classe.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre d'Etat, vice-président du conseil, du garde des sceaux, ministre de la justice, et du ministre des finances,

Vu l'ordonnance du 6 janvier 1945 portant réforme des traitements et aménagements des pensions des fonctionnaires de l'Etat;

Vu le décret validé du 17 janvier 1944, modifié par le décret du 7 mars 1944 portant classification des membres et du personnel des bureaux du conseil d'Etat, dans les échelles prévues par la loi du 3 août 1943;

Vu le décret n° 45-343 du 7 mars 1945, fixant les nouveaux traitements des membres et du personnel des bureaux du conseil d'Etat.

Décrète:

Art. 1er. — Il est ajouté à l'article 1er du décret n° 45-343 du 7 mars 1945 un dernier alinéa ainsi conçu:

« Le temps de service accompli à l'école nationale d'administration est pris en compte pour le passage au deuxième échelon des auditeurs de 2e classe ».

Art. 2. — Le président du conseil des ministres, le ministre d'Etat, vice-président du conseil, le garde des sceaux et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 2 septembre 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre d'Etat, vice-président du conseil,

PIERRE-HENRI TEITGEN.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

ANDRÉ MARIE.

Le ministre des finances,

SCHUMAN.

Liste des denrées et produits pouvant être acquis par le compte spécial « Approvisionnement en denrées et produits alimentaires ».

Le président du conseil des ministres,

Vu l'article 3 *bis* de la loi n° 47-1552 du 20 août 1947 relative à la clôture et à la liquidation du compte spécial « Ravitaillement général de la nation en temps de guerre », créé par le décret du 1er septembre 1939, modifié par l'acte dit loi du 22 février 1943 provisoirement applicable,

Arrête:

Art. 1er — La liste des denrées et produits pouvant être acquis par le compte spécial « Approvisionnement en denrées et produits alimentaires » est fixée comme suit:

Produits agricoles. — Fruits et légumes frais, fruits et légumes secs, aliments du bétail, bétail destiné à l'abatage, viandes fraîches et congelées, produits laitiers.

Denrées. — Farines panifiables et succédanés, pâtes alimentaires, sucre et produits fabriqués à base de sucre, conserves de légumes, de viande, de poissons, graines oléagineuses et corps gras, épices et produits coloniaux.

Produits industriels. — Emballages et accessoires, véhicules pour transport des denrées alimentaires, matériel divers.

Art. 2. — Le secrétaire général du ravitaillement est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 24 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Prix du bétail et de la viande de boucherie et de charcuterie.

Le président du conseil des ministres,

Vu l'ordonnance n° 45-1183 du 30 juin 1945 relative aux prix;

Vu la loi n° 46-2140 du 4 octobre 1946;

Vu les décrets n° 47-1 et n° 47-317 des 2 janvier et 24 février 1947 portant diminution générale des prix;

Vu le décret du 12 juin 1947 relatif aux services du ravitaillement;

Vu l'avis du comité central des prix,

Arrête:

Art. 1er. — Délégation de compétence est donnée aux préfets pour fixer, par arrêté, pour le cas d'achats prioritaires au stade commercial, les prix limites du bétail de boucherie et de charcuterie, des viandes de boucherie et de charcuterie et, le cas échéant, des produits de charcuterie.

Ces prix, susceptibles de modifications dans le temps, seront fixés par les préfets en tenant compte des indications contenues dans la plus récente des instructions relatives aux prix qui leur seront adressées périodiquement à cette fin par le secrétaire général du ravitaillement.

Art. 2. — Délégation de compétence est donnée aux préfets pour fixer, par arrêté, les prix limites de vente au détail des viandes de boucherie et des vandes et produits de charcuterie, compte tenu des cours à la production ou au stade de gros du bétail et des viandes pratiqués dans leur département.

Les prix limites de vente au détail, qui devront être modifiés suivant les fluctuations des cours, seront établis notamment d'après les indications contenues dans la circulaire n° 1551 du 14 août 1947 du secrétariat général du ravitaillement.

Art. 3. — Cessent d'être applicables, à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, les dispositions des arrêtés suivants:

Arrêté du 5 novembre 1946 constatant les cours normaux des chevaux de boucherie et de la viande de cheval;

Arrêté n° 16663 du 12 novembre 1946;

Arrêté n° 16710 du 2 décembre 1946 et n° 16810 du 13 décembre 1946;

Arrêtés des 2 et 13 décembre 1946 constatant les cours normaux des porcins et de la viande de porc;

Arrêté n° 17076 du 3 mars 1947;

Arrêtés nos 17268, 17302 et 17303 du 5 avril 1947;

Arrêtés nos 17424, 17425 et 17426 du 1er mai 1947.

Fait à Paris, le 30 août 1947.

PAUL RAMADIER.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Décret n° 47-1658 du 2 septembre 1947 tendant à allouer des indemnités représentatives de frais, pendant la durée de la conférence pour la coopération économique européenne, à certains personnels du ministère des affaires étrangères ou détachés des autres ministères.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et du ministre des finances,

Vu l'ordonnance du 6 janvier 1945 portant réforme des traitements des fonctionnaires de l'Etat et aménagement des pensions civiles et militaires;

Le conseil des ministres entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Pendant la durée de la conférence pour la coopération économique européenne, le personnel nominativement désigné du ministère des affaires étrangères et le personnel détaché des autres ministères, à l'occasion de cette conférence, percevront des indemnités journalières représentatives de frais selon les modalités ci-dessous:

	CHEFS de famille.	AUTRES agents.
	francs.	francs.
Groupe I.....	500	400
Groupe II.....	440	330
Groupe III.....	350	280
Groupe IV.....	300	250

les agents étant classés dans les groupes selon les arrêtés ministériels qui leur sont propres.

Art. 2. — Des arrêtés du ministre des affaires étrangères fixeront, par période, les listes des bénéficiaires des dispositions prévues à l'article 1er.

Art. 3. — Les dépenses résultant de l'application de l'article 1er seront imputées sur les crédits du chapitre 701: « Service technique des conférences internationales. — Matériel » du budget du ministère des affaires étrangères pour l'exercice 1947.

Art. 4. — Le ministre des affaires étrangères et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 2 septembre 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des affaires étrangères,

GEORGES BIDAULT.

Le ministre des finances,

SCHUMAN.

Décret du 2 septembre 1947 plaçant en service détaché le directeur général de l'office national interprofessionnel des céréales, mis à la disposition du commissariat général aux affaires allemandes et autrichiennes.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères, du ministre des finances et du ministre de l'agriculture,

Vu la loi du 19 octobre 1946 relative au statut général des fonctionnaires;

Vu le décret du 9 mars 1938, modifié par le décret du 8 avril 1938, fixant le statut et les traitements du personnel de l'office national interprofessionnel du blé;

Vu l'ordonnance du 21 décembre 1944 relative à l'organisation de l'office national interprofessionnel des céréales;

Vu le décret du 18 juillet 1945 chargeant le directeur adjoint de l'office national interprofessionnel des céréales des fonctions de directeur général de cet établissement;

Vu le décret du 21 février 1946 fixant les conditions de reclassement des personnels placés sous l'autorit édu commissaire général aux affaires allemandes et autrichiennes,

Décrète:

Art. 1er. — M. Layellon (Henri), directeur général de l'office national interprofessionnel des céréales, mis à la disposition du commissariat général aux affaires allemandes et autrichiennes, est placé en service détaché auprès dudit commissariat.

Art. 2. — Le ministre des finances, le ministre des affaires étrangères et le ministre de l'agriculture sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui aura effet à compter du 1er avril 1946 et qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 2 septembre 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre d'Etat, vice-président du conseil, ministre des affaires étrangères par intérim,

PIERRE-HENRI TEITGEN.

Le ministre des finances,

SCHUMAN.

Le ministre de l'agriculture,

TANGUY PRIGENT.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

Décret du 1er septembre 1947 mettant fin à des délégations de fonctions (magistrature).

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice,

Décrète:

Art. 1er. — Il est mis fin, à partir du 1er septembre 1947, à la délégation au tribunal de première instance de la Seine de:

M. Michel, substitut du procureur de la République de 1re classe près le tribunal de première instance de Marseille.

M. de Verdilhac, procureur de la République de 3e classe près le tribunal de première instance d'Orange.

Art. 2. — Le garde des sceaux, ministre de la justice, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 1er septembre 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

ANDRÉ MARIE.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Décret n° 47-1680 du 21 août 1947 portant modification des tarifs de pilotage de la station de l'Adour.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale,

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 26 avril 1934 portant règlement local de la station de pilotage de l'Adour;

Vu les décrets des 5 septembre 1936, 1er juillet 1937, 4 août 1938 et 10 mars 1940 modifiant les tarifs de pilotage de la station;

Vu l'enquête réglementaire,

Décrète:

Art. 1er. — Le règlement local de la station de pilotage de l'Adour est modifié ainsi qu'il suit:

Les articles 8 et 11 sont abrogés et remplacés par les suivants:

« *Art.* 8. — Le chef du pilotage reçoit une rémunération égale au salaire d'un pilote le plus favorisé, augmenté de 10 p. 100 ».

« *Art.* 11. — Les navires à voiles et à propulsion mécanique payent les taxes de pilotage fixées aux tarifs ci-après:

A. — *Navires destinés au Boucau et à Bayonne.*

« 1° A titre de droit de signal, lorsqu'il s'agit de navires d'un tonnage inférieur à 100 tonneaux pour les voiliers et à 150 tonneaux pour les navires à propulsion mécanique:

A l'entrée et à la sortie.

« De 10 à 30 tonneaux.....	304 F.
« De 30 à 50 tonneaux.....	328
« De 50 à 70 tonneaux.....	368
« De 70 à 90 tonneaux.....	384
« De 90 à 110 tonneaux.....	424
« De 110 à 130 tonneaux.....	448
« De 130 à 150 tonneaux.....	488

« Lorsqu'ils prennent le pilote, ces navires payent la taxe de pilotage minimum pour 150 tonneaux prévue au paragraphe 2 à l'exclusion du droit de signal ci-dessus:

2° A l'entrée et à la sortie.

« De 150 à 160 tonneaux.....	2.736 F.
« De 160 à 180 tonneaux.....	2.968
« De 180 à 200 tonneaux.....	3.224

DÉSIGNATION	20 TONNEAUX en sus.	40 TONNEAUX en sus.	60 TONNEAUX en sus.	80 TONNEAUX en sus.	100 TONNEAUX en sus.	120 TONNEAUX en sus.	140 TONNEAUX en sus.	160 TONNEAUX en sus.	180 TONNEAUX en sus.	200 TONNEAUX en sus.
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
A partir de 200 tonneaux:										
200 tonneaux.....	3.456	3.720	3.960	4.216	4.456	4.712	4.968	5.244	5.472	5.720
400 tonneaux.....	5.960	6.216	6.440	6.688	6.944	7.184	7.440	7.688	7.926	8.192
600 tonneaux.....	8.336	8.472	8.504	8.648	8.792	8.944	9.080	9.224	9.376	9.520
800 tonneaux.....	9.672	9.816	9.952	10.104	10.248	10.384	10.512	10.656	10.768	10.904
1.000 tonneaux.....	11.080	11.152	11.208	11.272	11.336	11.392	11.456	11.528	11.584	11.648
1.200 tonneaux.....	11.704	11.768	11.832	11.888	11.952	12.024	12.080	12.144	12.208	12.264
1.400 tonneaux.....	12.368	12.448	12.552	12.632	12.720	12.816	12.904	12.992	13.088	13.176
1.600 tonneaux.....	13.272	13.360	13.456	13.544	13.632	13.728	13.816	13.904	14.000	14.088
1.800 tonneaux.....	14.184	14.272	14.368	14.456	14.544	14.640	14.728	14.816	14.912	15.000
2.000 tonneaux.....	15.096	15.184	15.280	15.368	15.456	15.552	15.640	15.720	15.824	15.904
2.200 tonneaux.....	15.992	16.080	16.168	16.248	16.328	16.424	16.504	16.584	16.672	16.760
2.400 tonneaux.....	16.848	16.928	17.008	17.104	17.184	17.272	17.368	17.464	17.560	17.656
2.600 tonneaux.....	17.792	17.848	17.912	17.976	18.032	18.104	18.168	18.224	18.288	18.352
2.800 tonneaux.....	18.416	18.480	18.544	18.600	18.664	18.720	18.784	18.848	18.904	18.968

« De 3.000 jusqu'à 3.500 tonneaux, 64 F en plus par 20 tonneaux;

« Au-dessus de 3.500 tonneaux, 240 F par tranche de 100 tonneaux.

« Les voiliers d'une jauge comprise entre 100 et 150 tonneaux payent la taxe afférente aux navires de 150 tonneaux.

« Les taxes ci-dessus comprennent le pilotage de mer, le droit de signal, les canots d'aide et le débarquement.

3° Tarifs des mouvements.

DÉSIGNATION	A BAYONNE et au Boucau.	DE BAYONNE au Boucau et vice versa.
	francs.	francs.
Jusqu'à 150 tonneaux....	1.520 »	1.824 »
De 150 à 500 tonneaux	1.640 »	2.008 »
De 500 à 1.000 tonneaux	2.064 »	2.616 »
De 1.000 à 1.500 tonneaux	2.552 »	2.920 »
De 1.500 à 2.000 tonneaux	3.152 »	3.456 »
De 2.000 à 2.500 tonneaux	3.640 »	4.008 »
De 2.500 à 3.000 tonneaux	4.248 »	4.552 »
Au-dessus de 3.000 tonneaux	304 » par 500 tx.	»

« Les taxes ci-dessus comprennent celle du canot d'aide. Les appontements de Blancpignon sont compris dans la zone de Bayonne pour les mouvements.

4° Le concours du pilote est facultatif pour les déplacements de navires qui peuvent être effectués sans appareillage, les reprises d'amarrage et les veillées.

« Ces services sont rémunérés comme suit:

« Déplacements et reprises d'amarrage (canot d'aide compris), moitié de la taxe de mouvement.

« Veillées: 280 F par vingt-quatre heures.

5° Tarifs de pilotage à Saint-Jean-de-Luz.

(Rades et port de Saint-Jean-de-Luz et de Socoa.)

Entrée ou sortie.

« De 150 à 200 tonneaux.... 280 F.
« De 200 à 250 tonneaux.... 304
« De 250 à 300 tonneaux.... 320
« De 300 à 400 tonneaux.... 368
« De 400 à 500 tonneaux.... 384
« De 500 à 600 tonneaux.... 424
« De 600 à 800 tonneaux.... 480
« De 800 à 1.000 tonneaux.... 544
« De 1.000 à 1.200 tonneaux.... 616
« De 1.200 à 1.400 tonneaux.... 680
« De 1.400 à 1.600 tonneaux.... 744
« De 1.600 à 1.800 tonneaux.... 808
« De 1.800 à 2.000 tonneaux.... 880

« Au-dessus de 2.000 tonneaux, 64 F par tranche de 200 tonneaux.

6° Tarif de pilotage pour les navires mouillant sur rade de Biarritz pour y prendre ou débarquer des passagers.

« Jusqu'à 2.000 tonneaux..... 4.248 F.
« De 2.000 à 3.000 tonneaux.. 5.464
« De 3.000 à 4.000 tonneaux.. 6.072
« De 4.000 à 5.000 tonneaux.. 7.288
« De 5.000 à 6.000 tonneaux.. 8.504
« De 6.000 à 7.000 tonneaux.. 9.712

« A partir de 7.000 tonneaux: 304 F par 1.000 tonneaux.

« 7° L'indemnité de séjour à bord est de: 295 F par jour, soit 130 F par repas et 35 F pour le petit déjeuner.

« L'indemnité myriamétrique est de 80 F par myriamètre ».

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:
Le ministre des travaux publics et des transports,
JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Décret n° 47-1661 du 21 août 1947 portant modification du règlement local de pilotage de la station de Brest.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale,

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 24 octobre 1930 portant règlement local de la station de pilotage de Brest;

Vu les décrets des 11 octobre 1935 et 27 novembre 1936 modifiant le règlement local et les tarifs des pilotages de la station de Brest;

Vu l'enquête réglementaire,

Décrète:

Art. 1er. — Le règlement de pilotage de la station de Brest est modifié comme suit:

« *Art.* 2. — Ajouter le paragraphe suivant:

« Tout pilote nouvellement nommé est soumis à un stage dont les conditions et la durée sont déterminées par le règlement intérieur de la station ».

« *Art.* 14. — Le taux de l'indemnité est porté à 200 F.

« *Art.* 15. — Le deuxième paragraphe est abrogé et remplacé par le suivant:

« En outre, ils reçoivent les frais de conduite prévus par l'article 26 du règlement général du 14 décembre 1929 et une indemnité de nourriture de 130 F par repas et de 35 F pour le petit déjeuner. Ils perçoivent, en outre, une indemnité journalière de 500 F.

« *Art.* 16. — Le taux des indemnités prévues à l'article 16 est porté respectivement à 200 F, 160 F et 120 F. »

L'article 17 est abrogé et remplacé par le suivant:

« Les tarifs de pilotage de la station de Brest sont fixés conformément au tableau ci-après pour les navires à propulsion mécanique:

Tarifs de pilotage de la station de Brest (navires à vapeur).

TONNAGE DES NAVIRES	GRANDE distance à rade.	PETITE distance à rade.	GRANDE rade à grande distance.	RADE à petite distance.	GRANDE rade (Rostellec) à port de commerce et vice versa.	CAMFROUT à Landerneau.	A PORT Launay.	HOPITAL Landevennec Kerhuon ou Saint-Nicolas.	LANDERNEAU ou au Faou.	CAMFROUT
	francs.	francs.	francs	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
De 101 à 150 tonneaux.....	1.168	744	904	664	264	872	2.624	1.192	1.512	720
De 151 à 200 tonneaux.....	1.432	904	1.112	792	344	1.112	3.584	1.512	1.992	872
De 201 à 250 tonneaux.....	1.672	1.064	1.272	848	424	1.352	»	1.912	2.304	952
De 251 à 300 tonneaux.....	1.856	1.192	1.408	904	480	1.512	»	2.072	2.544	1.032
De 301 à 400 tonneaux.....	2.120	1.376	1.592	1.064	584	1.672	»	2.384	2.864	1.192
De 401 à 500 tonneaux.....	2.384	1.568	1.856	1.216	720	1.832	»	2.704	3.184	1.512
De 501 à 600 tonneaux.....	2.728	1.775	2.224	1.408	848	»	»	3.024	3.504	1.912
De 601 à 700 tonneaux.....	3.048	1.960	2.464	1.592	984	»	»	3.504	3.816	2.304
De 701 à 800 tonneaux.....	3.344	2.144	2.704	1.752	1.112	»	»	3.816	4.136	2.704
De 801 à 900 tonneaux.....	3.656	2.360	2.968	1.912	1.248	»	»	4.296	4.456	3.104
De 901 à 1.000 tonneaux.....	3.928	2.576	3.208	2.040	1.376	»	»	4.776	4.776	3.504
De 1.001 à 1.500 tonneaux.....	4.512	2.968	3.768	2.360	1.512	»	»	5.240	5.240	4.136
De 1.501 à 2.000 tonneaux.....	5.168	3.344	4.296	2.680	1.648	»	»	5.728	6.288	4.616
De 2.001 à 2.500 tonneaux.....	5.968	3.768	5.088	4.048	1.776	»	»	6.208	6.448	5.328

Au delà de 2.500 tonneaux de jauge nette, les tarifs ci-dessus, applicables à la tranche de 2.001 à 2.500 tonneaux, sont majorés par tonneau de jauge nette de:

1 84	1 05	1 60	0 64	0 56	»	»	0 80	0 80	0 50

Les navires à voiles payent double tarif.

« *Art.* 18. — Les navires des lignes régulières bénéficient d'une réduction d'un quart, les navires des lignes d'Algérie touchant au moins douze fois par an le port de Brest, d'une réduction d'un huitième sur les tarifs ci-dessus.

Pour la sortie, tous les bâtiments doivent les frais de pilotage au delà des dangers et suivant la route parcourue.

« *Art.* 19. — En sus des frais de pilotage, il est payé pour tout mouvement d'entrée ou de sortie, pour tout changement de poste dans le port ou en rade, une taxe de 1 F par tonneau de jauge nette. Le minimum de perception est de 500 F.

Pour le mouillage ou l'appareillage en rade, il est payé une taxe de 0,20 F par tonneau de jauge nette. Le minimum de perception est de 300 F.

La nuit et jours fériés, ces prix sont majorés de 50 p. 100.

« *Art.* 20. — Entrée et sortie de l'arsenal. — Navires à vapeur. — A partir de 200 tonneaux de jauge nette, les navires de commerce sont astreints au pilotage pour l'entrée et la sortie du port militaire de Brest.

Les tarifs sont fixés comme suit, pour l'entrée comme pour la sortie:

Navires de 200 tonneaux et au-dessous: 400 F.

Navires de 201 à 250 tonneaux: 480 F.

Navires de 251 à 1.100 tonneaux: le tarif ci-dessus, applicable aux navires de 201 à 250 tonneaux est majoré de 80 F par tranche de 50 tonneaux supplémentaires.

Au-dessus de 1.100 tonneaux, majoration de 1,60 F par tonneau.

« *Art.* 21. — Le taux de la taxe supplémentaire temporaire instituée par le décret du 25 décembre 1931 est porté à 0,40 F.

Toutefois, pour les navires n'effectuant pas d'opérations commerciales, la taxe sera réduite d'un tiers.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics et des transports,

JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,

A. PHILIP.

Décret ns 47-1662 du 21 août 1947 portant modification du règlement de pilotage de la station de Saint-Malo-Saint-Servan.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale,

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 11 juillet 1930 portant règlement local de la station de pilotage de Saint-Malo-Saint-Servan;

Vu les décrets des 22 novembre 1932, 1er juillet 1937, 4 août 1938, 3 mai 1940, 29 août 1945, modifiant les tarifs de pilotage et le règlement local de la station de Saint-Malo-Saint-Servan;

Vu l'enquête réglementaire,

Décrète:

Art. 1er. — Le règlement de pilotage de la station Saint-Malo-Saint-Servan est modifié comme suit:

L'article 3 est abrogé et remplacé par le suivant:

« Le nombre des bateaux et embarcations est fixé ainsi qu'il suit: un bateau de 20 tonneaux environ à propulsion mécanique; une vedette de 9 m ainsi que deux canots de servitude ».

Les 4e, 5e, 6e et 7e paragraphes de l'article 5 sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes:

« Toute dépense d'achats ou de réparations ayant pour résultat d'augmenter la valeur du matériel sera prélevée sur une caisse et viendra en plus-value de ladite valeur pour une somme égale.

« A l'issue d'une grosse réparation, le syndicat déterminera quelle part de la dépense est imputable au compte d'exploitation et quelle part doit être imputable à la caisse du matériel.

« Le pilote qui se retire ou est licencié reçoit sur le fonds du matériel sa quote-part de ce fond plus une somme représentant sa part de la valeur du matériel.

« La part que possède un pilote dans la caisse du matériel est remboursée à son départ dans les mêmes conditions que la part du matériel.

« Le pilote qui entre en service verse à la même caisse une quote-part soit en un ou plusieurs versements, soit au moyen d'une retenue sur ses salaires prévue au règlement intérieur de la station; les sommes dues porteront un intérêt de 5 p. 100.

« A l'arrêté des comptes de chaque exercice, le syndicat déterminera la valeur du matériel pour l'année courante en tenant compte de la dépréciation due à l'usage et de la plus-value qu'il aura pu acquérir éventuellement à la suite de grosses réparations ou transformations ».

Les articles 6 et 7 sont abrogés.

L'article 10 est abrogé et remplacé par le suivant:

« Cette caisse est administrée par une commission composée de:

« 1° L'administrateur de l'inscription maritime, chef du quartier, président;

« 2° Du chef pilote;

« 3° De deux pilotes désignés par le syndicat professionnel ».

Les articles 12, 13, 14 et 15 sont abrogés et remplacés par les suivants:

« *Art.* 12. — Les tarifs de pilotage pour les navires à propulsion mécanique sont fixés ainsi qu'il suit, par tonneau de jauge nette, à l'entrée et à la sortie des ports et rades de Saint-Malo, Saint-Servan, Solidor et Dinard:

Entrée.

	MER en rade.	RADE au port.	MER au port.
1re distance.....	1,12	4,47	5,59
2e distance.....	3,35	4,47	7,82
3e distance.....	5,15	4,47	9,62

Sortie.

PORT A RADE	RADE A MER	PORT A MER
4,47	5,15	9,62

« *Art.* 13. — Les droits de pilotage pour tous les mouvements sur rade, dans les bassins et dans les avants-ports sont, pour les voiliers comme pour les vapeurs, de 585 F pour les navires d'une jauge nette comprise entre 100 et 200 tonneaux, en augmentant de 87 F par chaque centaine de tonneaux.

« *Art.* 14. — Les tarifs de pilotage pour les navires à propulsion mécanique sont fixés ainsi qu'il suit, par tonneau de jauge nette, pour les navires à provenance ou à destination d'un des ports ou mouillages suivants:

« De Saint-Malo, Saint-Servan à Belle-Grève, Troctin ou Mont-Marin: 9,62.

« De la rade de Solidor ou Dinard, à Belle-Grève, Troctin ou Mont-Marin: 5.

« Pour les navires pris dans les limites de la station, entrant ou sortant:

« De la baie de la Fresnaye et Saint-Gast: 5;

« Du Guildo: 9,62.

« *Art.* 15. — Outre les droits de pilotage d'entrée ou de sortie de Saint-Malo-Saint-Servan et de Granville, il est perçu pour la conduite des navires à propulsion mécanique, allant de Saint-Malo-Saint-Servan à l'un des ports suivants, une indemnité de:

« Cancale ou vice-versa: 5;

« Granville ou vice-versa: 9,62,

par tonneau de jauge nette.

« Les tarifs de pilotage prévus aux articles 12, 14 et 15 sont doublés pour les navires à voiles.

« Tout bâtiment mixte navigant à la voile paye le tarif des voiliers.

« Les bâtiments affranchis légalement du pilotage qui ont recours aux services d'un pilote payent les mêmes droits que les voiliers de 100 tonneaux ou que les navires à propulsion mécanique de 150 tonneaux suivant le cas ».

Les articles 17 et 18 sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes:

« *Art.* 17. — Lorsque le pilote s'est rendu à bord d'un navire en partance pour effectuer un mouvement et que le départ ou le mouvement n'a pas lieu, il lui est payé une indemnité dite d'appel de 300 F.

« En outre, lorsque l'attente du pilote, avant le départ ou avant le mouvement, dépasse une heure, il lui est alloué une indemnité de 150 F par heure d'attente.

« *Art.* 18. — Tout pilote conservé à bord d'un navire soit par le cas de force majeure, soit par la volonté du capitaine a droit à une indemnité journalière de 560 F après douze heures de présence à bord.

« Le pilote qui, par force majeure, ne peut débarquer une fois le pilotage accompli et est enlevé hors de sa station a droit à une indemnité journalière de 560 F et à une indemnité de route de 80 F par myriamètre.

« Si le pilote est débarqué à l'étranger, il est rapatrié aux frais du navire ».

Les articles 19 et 20 sont supprimés.

Les articles 21 et 22 sont abrogés et remplacés par les suivants:

« *Art.* 21. — Les voiliers de grande pêche sont soumis aux mêmes droits que les autres voiliers tant à l'entrée qu'à la sortie des ports compris dans les limites du pilotage de Saint-Malo-Saint-Servan.

« *Art.* 22. — Les droits de pilotage des bâtiments de l'Etat sont payés suivant les tarifs prévus pour les navires à propulsion mécanique calculés sur la moitié de leur déplacement ».

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun

en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics et des transports,
JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Décret n° 47-1663 du 21 août 1947 portant modification du règlement de pilotage de la station de Dunkerque.

Le président du conseil des ministres;

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale;

Vu la loi du 28 mars 1928 sur la réforme du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 4 juin 1931 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque;

Vu les décrets des 10 août 1933, 5 septembre 1936, 4 août 1938 et 14 juin 1939, modifiant le règlement local de la station;

Vu l'enquête réglementaire,

Décrète:

Art. 1er. — L'article 2 du décret du 4 juin 1931 portant règlement local de la station de pilotage de Dunkerque, modifié par les décrets des 10 août 1933, 5 septembre 1936, 4 août 1938 et 14 juin 1939, est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes:

« *Art.* 1er. — Les limites de la station de pilotage de Dunkerque sont:

« A l'Ouest: le méridien vrai du phare de Gravelines;

A l'Est: le méridien vrai de la tour du Leughenaer;

« Au Nord: la ligne éloignée de deux milles de la laisse de basse mer, qui rejoint ces deux méridiens.

« A l'intérieur de ces limites, le pilotage est obligatoire pour les navires à destination ou sortant de Dunkerque.

« *Art.* 2. — La station de Dunkerque comprend 33 pilotes sous la direction d'un chef du service du pilotage.

« Les vacances ne sont comblées que lorsque les besoins du service l'exigent.

« *Art.* 3. — Les candidats aux fonctions de pilote doivent être titulaires du brevet de capitaine au long cours ou de capitaine de la marine marchande et avoir accompli deux ans, au moins, de navigation effective au titre de l'un de ces brevets.

« Tout pilote nouvellement promu est tenu de faire en doublure, trente entrées et trente sorties, dont la moitié de nuit sur des navires d'une jauge nette au moins égale à 2.000 tonneaux placés ou à placer le plus possible à l'intérieur des bassins.

« La durée de ce stage ne pourra, en aucun cas, être inférieure à deux mois.

« Le pilote sera alors autorisé à piloter les navires d'une jauge nette inférieure à 1.000 tonneaux.

« Après avoir piloté 50 de ces navires, il pourra être autorisé à piloter les navires d'une jauge nette inférieure à 2.000 tonneaux.

« Il ne pourra être admis à piloter les navires de tous tonnages qu'après avoir entré, sorti ou déhalé 50 navires de cette dernière catégorie.

« Pour passer d'une catégorie à une autre, il faut que le pilote ait été reconnu apte à ce service, compte tenu de sa santé, de sa conduite et des notes professionnelles qui lui ont été données depuis son entrée en fonction.

« Cette constatation d'aptitude est faite par une commission, composée du chef du pilotage, président, et de deux pilotes désignés tous les deux ans par l'administrateur de l'inscription maritime et choisis parmi ceux qui exercent le pilotage depuis au moins dix ans.

« Dans tous les cas, lorsqu'un pilote non admis à piloter les bâtiments de tous tonnages montera à bord d'un navire de jauge supérieure au tonnage autorisé, il devra maintenir le signal d'appel de pilote et faire la manœuvre nécessaire pour faciliter l'embarquement du pilote qualifié.

« *Art.* 4. — Le matériel de la station doit comprendre:

« Deux bateaux de tonnage suffisant pour assurer le pilotage des navires en pleine mer, et une vedette pour les besoins de la rade. La vedette assure, également, la relève des pilotes du bateau en station à l'Ouest.

« Le lieu de stationnement du bateau de croisière est aux environs de la bouée C W, sauf cas de force majeure.

« L'embarquement et le débarquement des pilotes pour les navires venant de l'Est ou y allant est fait par la vedette.

« *Art.* 5. — Le matériel prévu à l'article précédent et les immeubles du pilotage sont la propriété collective des pilotes.

« La gestion en est assurée par le syndicat des pilotes de la station, conformément à l'article 22 de la loi du 28 mars 1928.

« *Art.* 6. — Pour assurer le payement des dépenses d'achat, de renouvellement ou de grosses réparations du matériel, les pilotes doivent posséder, conformément à l'article 33, paragraphe 2, du règlement général, un fonds de réserve dit « fonds de matériel » dont le montant ne devra pas être inférieur aux amortissements.

« L'actif du fonds de matériel est, comme le matériel, la propriété des pilotes en activité, par parts individuelles égales.

« *Art.* 7. — Toute dépense d'achat ou de grosse réparation ayant pour résultat d'augmenter la valeur du matériel sera prélevée sur le « fonds de matériel » et viendra en plus-value de la valeur du matériel pour une somme égale.

« A l'issue d'une grosse réparation, le syndicat professionnel des pilotes déterminera quelle part de la dépense est imputable au compte d'exploitation et quelle part doit être imputée au « fonds de matériel ».

« *Art.* 8. — A l'arrêté des comptes de chaque exercice, le syndicat déterminera la valeur du matériel en tenant compte de la dépréciation due à l'usage et de la plus-value qu'il aura acquise éventuellement à la suite de grosses réparations.

« Lorsque les ressources du « fonds de matériel » seront insuffisantes, le syndicat pourra faire des emprunts à la caisse des pensions, sous réserve de remboursement ultérieur et du payement d'un intérêt dont le taux sera fixé par la commission des pensions.

« *Art.* 9. — Le pilote qui se retire ou qui est licencié reçoit sur le « fonds de matériel » sa quote-part de ce fonds, plus une somme représentant sa part de la valeur du matériel à l'époque du départ.

« Celui qui entre en service verse au même fonds sa quote-part du matériel et du fonds de matériel évaluée à la date de sa nomination.

« Le versement se fera en une ou plusieurs fois et, jusqu'au parfait payement, le pilote subira une retenue de 20 p. 100 sur ses salaires.

« Les sommes dues par les pilotes au « fonds de matériel » sont frappées d'un intérêt à 4 p. 100 l'an.

« *Art.* 10. — Les pilotes, le chef du pilotage, leurs veuves et leurs orphelins reçoivent des pensions et secours de la caisse des pensions, établis conformément aux dispositions des articles 32 et 33 du règlement général.

« *Art.* 11. — Les recettes de la station, après prélèvement des charges prévues à l'article 33 du règlement général, sont réparties à la fin de chaque trimestre, proportionnellement au nombre de journées de services de chacun des pilotes.

« Il sera payé un acompte à la fin de chaque mois.

« *Art.* 12. — Les conditions de nomination et les attributions du chef de pilotage sont fixées par l'article 20 de la loi du 28 mars 1928 et l'article 16 du règlement général.

« Le chef du pilotage doit avoir une connaissance parfaite du port, de la rade et des parages environnants.

« Il assure une fois par semaine le sondage du chenal.

« En cas d'absence de plus de deux jours, il est remplacé par un pilote en activité, désigné par l'administration de la marine et choisi sur une liste de trois noms présentée chaque année par le syndicat des pilotes.

« Le traitement du chef de pilotage est égal à une part de pilote. Il est assuré par le produit de la taxe de 2 p. 100 prévue à l'article 13.

« Le chef du pilotage peut, lorsqu'il a été choisi parmi les pilotes, reprendre sa place dans l'effectif pilote à la première vacance, dans les conditions prévues à l'article 9.

« *Art.* 13. — Tous les navires astreints au pilotage par la loi du 28 mars 1928, entrant ou sortant du port, paient les droits de pilotage suivant leur jauge nette.

« Il n'est dû aucun salaire pour le passage de l'avant-port au bassin, ou du bassin à l'avant-port au cours de la manœuvre d'entrée ou de sortie.

« Toutefois, si, au cours d'un mouvement, le navire accoste à quai pour y effectuer une opération commerciale, il sera dû un déhalage en plus du tarif d'entrée ou de sortie.

« Toutes les factures sont majorées de 2 p. 100 en vue de rémunérer le chef du pilotage. L'excédent est versé à la caisse des pensions.

« *Art.* 14. — Le pilote a droit à sa nourriture pendant le temps où il est au service du navire, ou, à défaut, à une indemnité de 35 F pour le petit déjeuner et 130 F pour chacun des principaux repas.

« Les droits de pilotage sont fixés comme suit:

« Depuis la mer jusqu'au poste ou inversement:

De 0 à 150 tonneaux: 1.200 F.

« De 150 à 500 tonneaux: 1.200 F, plus 6 F par tonneau dépassant 150 tonneaux.

« De 500 à 1.000 tonneaux: 3.300 F, plus 5 F par tonneau dépassant 500 tonneaux.

« De 1.000 à 1.500 tonneaux: 5.800 F, plus 4,50 F par tonneau dépassant 1.000 tonneaux.

« Au dessus de 1.500 tonneaux: 8.050 F, plus 4,25 F par tonneau dépassant 1.500 tonneaux.

« *Art.* 15. — Les navires qui n'entrent pas au port, mais qui prennent un pilote pour mouiller sur rade ou pour franchir les passes, payent 50 p. 100 des tarifs fixés à l'article 14.

« *Art.* 16. — Les bâtiments de guerre français ou étrangers payent les droits de pilotage et les taxes diverses suivant les tarifs applicables aux navires de commerce.

« Pour les navires de guerre qui ne seraient pas jaugés, ces droits et taxes sont perçus d'après un nombre de tonneaux égal au quart du déplacement exprimé en tonnes métriques.

« *Art.* 17. — Remorqueurs étrangers. — Tout navire étranger au port de Dunkerque remorquant un autre navire pour entrer au port ou en sortir, est tenu de prendre un pilote. Il paye, en plus des droits et taxes qui lui sont propres, le tiers du pilotage afférent au remorqué.

« Quand plusieurs navires étrangers au port de Dunkerque assistent le remorqué — l'assistant qui a le plus fort tonnage — paye en sus des droits qui lui sont propres, le tiers du pilotage afférent au remorqué, chacun des navires paye comme s'il jaugeait 150 tonneaux ou d'après sa jauge si elle est supérieure à 150 tonneaux de jauge nette.

« *Art.* 18. — Pilotage de mer. — 1. Lorsqu'un pilote se rend sur demande dans un port étranger pour prendre un navire, il reçoit un supplément d'un demi-pilotage, indépendamment des indemnités de route.

« Ce supplément n'est pas dû lorsque au cours de la traversée, le pilote effectue l'un des pilotages hors zone prévus au paragraphe 2.

« 2. Les navires pilotés en dehors de la zone obligatoire payent par tonneau de jauge nette, les droits suivants avec minimum de perception de 1.200 F.

« Entre le méridien de Leughenaer et
« Ostende: 2,15 F.
« Wandelaer: 2,80 F.
« Entre la bouée C W et
« Gravelines: 1,40 F.
« Calais: 2,15 F.
« Boulogne: 4,30 F.

« *Art.* 19. — Réductions. — Bénéficient d'une réduction sur les tarifs de l'article 14 sans que la somme à percevoir soit inférieure à 1.200 F:

« I. — Réduction de 75 p. 100 à l'entrée et à la sortie:

« Les navires faisant un service direct et journalier entre Dunkerque et un port anglais lorsqu'ils ne prennent pas de pilote. Ces navires ne seront autorisés à naviguer sans pilote que lorsque, à compter du jour de la mise en vigueur du présent règlement, le capitaine aura commandé ces navires d'une façon continue pendant quatre mois.

« Lorsqu'un pilote est utilisé, la réduction est de 10 p. 100.

« 2. — Réduction de 50 p. 100 à l'entrée et à la sortie:

« Les navires qui, après être sortis du port, y retournent en relâche sans avoir touché un autre port.

« Si, pendant leur relâche, ils effectuaient des opérations commerciales, le tarif ordinaire leur serait appliqué.

« 3. — Réduction de 25 p. 100 à l'entrée et à la sortie:

« A. — Les navires attachés au port de Dunkerque, d'une jauge inférieure à 2.500 tonneaux appartenant à une même compagnie, affectés à une ligne régulière de cabotage d'au moins vingt-quatre voyages par an au départ de Dunkerque.

« B. — Les navires qui sortent du port pour effectuer des essais de machine ou compensation de compas et retournant au port ensuite.

« 4. — Réduction de 10 p. 100 à l'entrée et à la sortie:

« A. — Les navires caboteurs chargeant à Dunkerque pour un port français de la métropole ou inversement.

« B. — Les navires affectés à une ligne régulière assurant une moyenne annuelle d'au moins vingt-quatre voyages pour le cabotage ou douze voyages pour le long cours, et ce, pour une même compagnie.

« Les réductions prévues dans cet article ne sont acquises que pour chaque ligne prise séparément. Elles ne se cumulent pas.

« *Art.* 20. — Pilote de choix. — Un capitaine qui se fait assister par un pilote de son choix, doit payer les frais de pilotage au tarif double.

« Dans tous les cas, les rémunérations d'un pilote de choix sont en totalité versées à la caisse de la station.

« *Art.* 21. — Pilote de choix. — La faculté de se faire assister par un pilote de choix ne pourra être admise pour les navires ne transportant que des marchandises qu'à partir de 3.000 tonneaux de jauge nette et sous les réserves prévues à l'article 3 du règlement général.

« *Art.* 22. — Frais de voyage. — Lorsque pour une cause quelconque le pilote ne peut être démonté par le bateau pilote de sa station, il lui est dû, jusqu'à son retour à sa station, une indemnité journalière de 800 F. Cette indemnité commence à courir dès que le pilote cesse ses fonctions et toute journée commencée est due au delà de trois heures.

« Il a le droit en outre:

« A. — Pendant son séjour à bord du navire, à sa nourriture et à son couchage.

« B. — Après son débarquement et jusqu'à sa mise en route, à ses frais d'hôtel et de restaurant.

« C. — Pour les trajets à faire par terre, à une indemnité de 80 F par myriamètre, les distances étant calculées par voie ferrée.

« D. — Pour les trajets à faire par mer, passage en 1re classe.

« E. — Si le pilote est débarqué à l'étranger, les frais de voyage effectivement payés lui sont remboursés.

« Les frais de voyage pour Anvers, de même que les frais d'attente du pilote dans un port français pourront faire l'objet de forfaits établis en accord avec les usagers.

« *Art.* 23. — Déhalages. — Les mouvements à l'intérieur des bassins ou dans l'avant-port peuvent être effectués par les capitaines sans qu'ils soient astreints à prendre un pilote, sauf pour les passages d'un pertuis, d'une écluse, les mouvements de cale sèche, de dock ou les opérations de lancement. Les pilotes en activité de service sont seuls qualifiés pour manœuvrer les navires dans les bassins.

« Les frais de déhalage sont fixés à 25 p. 100 des tarifs de l'article 14.

« Changement de mouillage. — Un changement de mouillage sur rade donne droit à une indemnité de déhalage. Cette indemnité n'est pas due si le changement de mouillage se fait au cours du pilotage d'entrée ou de sortie.

« *Art.* 24. — 1. Déplacements. — Lorsqu'en se rendant à bord d'un navire le pilote a répondu à l'appel ou à la demande du capitaine ou de l'agent du navire, en vue d'un mouvement quelconque — si le mouvement prévu ne reçoit pas un commencement d'exécution — il est payé, au pilote congédié, une indemnité de 520 F.

« Si le pilote est retenu pendant plus de deux heures avant d'être congédié, il lui est dû 150 F pour chaque heure supplémentaire. Toute heure commencée est due.

« 2. Marée. — Tout séjour dépassant douze heures à bord d'un navire en cours de pilotage d'entrée ou de sortie donne droit à une indemnité de 400 F pour chaque période de douze heures (les douze premières heures non comptées).

« Toute période commencée est due en entier.

« 3. Quarantaine. — Le séjour d'un pilote à bord d'un navire en quarantaine lui donne droit, outre la nourriture et le couchage, à une indemnité de 400 F pour chaque période de douze heures.

« 4. Heures supplémentaires. — 1. Si à partir de l'heure fixée pour le mouvement, le pilote doit attendre plus de trois heures avant de commencer à manœuvrer, il lui est dû une indemnité de 300 F pour ces trois premières heures, plus 150 F pour chaque heure supplémentaire. Toute heure commencée est due.

« 2. Si, lorsque le navire est amarré à son poste, la manœuvre terminée, le pilote est retenu à bord pour une raison quelconque, il lui est dû, après une heure d'attente, une indemnité horaire de 150 F.

« Après quatre heures de présence à bord, l'indemnité de quarantaine sera appliquée.

« *Art.* 25. — Régulation de compas. — Si la régulation se fait à l'extérieur du port, le pilote a droit à une indemnité de 1.500 F, indépendamment des taxes de pilotage proprement dites.

« Si la régulation se fait à l'intérieur du port, il sera perçu, en sus de la taxe de déhalage, une indemnité de 750 F.

« Essais sur bases. Essais de machine. Expérience. — Le pilote effectuant des essais ou expériences a droit, indépendamment des taxes de pilotage proprement dites, à une indemnité de 1.500 F. Cette indemnité est renouvelable si les essais se poursuivent pendant plus de douze heures.

« *Art.* 26. — Les taxes de pilotage et la totalité des indemnités sont versées à la caisse commune ».

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:
Le ministre des travaux publics et des transports,
JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Décret n° 47-1664 du 21 août 1947 portant modification du règlement de pilotage de la station de Boulogne-sur-Mer.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale;

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 14 décembre 1929 portant règlement local de la station de pilotage de Boulogne-sur-Mer;

Vu les décrets des 5 septembre 1936, 1er juillet 1937, 4 août 1938 et 20 août 1939 modifiant les tarifs de pilotage de la station;

Vu l'enquête réglementaire,

Décrète:

Art. 1er. — Le règlement local de la station de pilotage de Boulogne-sur-Mer est modifié ainsi qu'il suit:

Le premier paragraphe de l'article 2 est abrogé et remplacé par le suivant:

« Le nombre des pilotes de la station est fixé à dix.

« Le dernier paragraphe de l'article 7 est abrogé et remplacé par le suivant:

« Les sommes dues par les pilotes au fonds du matériel sont frappées d'un intérêt de 4 p. 100 l'an ».

A l'article 8, supprimer « aspirants pilotes ».

Les articles 10, 11, 12, 13, 14 et 15 sont abrogés et remplacés par les suivants:

« *Art.* 10. — Le pilotage n'est dû à l'entrée de Boulogne qu'autant que le pilote, appelé par signal, a accosté le navire en dehors de la jetée Ouest.

« Il n'est dû que la moitié du droit dans les autres cas, sauf lorsque le mauvais temps n'a pas permis au pilote d'embarquer en dehors et que le bateau pilote s'est fait suivre.

« A la sortie, la moitié seulement du pilotage est due au pilote qui n'a conduit le navire qu'entre les jetées du port, à moins toutefois qu'il n'ait reçu congé du capitaine.

« Lorsqu'un bâtiment prend un canot amaneur pour sortir du port, si le capitaine a donné congé au pilote entre les jetées, le débarquement du pilote se fait à l'aide de ce canot.

« En dehors des jetées, le débarquement du pilote est assuré par le bateau pilote. Toutefois, lorsque le bateau pilote est au large et que le capitaine d'un navire ne veut pas subir le déroutement nécessaire pour débarquer son pilote, de même que, lorsque le mauvais temps ou tout autre cas de force majeure empêche cette opération et que le pilote est enlevé par le navire, les frais de retour du pilote à la station sont à la charge du capitaine ».

« *Art.* 11. — 1° Tout bâtiment à voiles soumis au pilotage paye par tonneau de jauge nette, tant à l'entrée qu'à la sortie:

« S'il est chargé: 10,60 F;

« S'il est sur lest: 5,30 F.

« Sont considérés comme chargés les navires à voiles qui portent un chargement de plus du tiers de leur jauge officielle ou dont le chargement remplit la cale.

« Les yachts et bâtiments de plaisance sont considérés comme étant sur lest et soumis aux droits de pilotage tant au port intérieur qu'au port extérieur;

« 2° Tout bâtiment à propulsion mécanique soumis au pilotage paye par tonneau de jauge nette tant à l'entrée qu'à la sortie: 5,30 F;

« 3° Les bâtiments français et étrangers qui viennent en relâche pour quelque motif que ce soit, payent à l'entrée et à la sortie les deux tiers des prix fixés pour les navires à destination du port, soit 1,60 F par tonneau;

« 4° Les navires qui, sortis du port, y rentrent dans les quarante-huit heures sans être entrés dans un autre port, ne payent que la moitié du droit d'entrée et de sortie.

« Lorsqu'un navire affranchi du droit de pilotage en vertu de l'article 3 de la loi du 28 mars 1928 réclame l'assistance du pilote, il paye comme s'il jaugeait 100 tonneaux s'il est à voiles, et comme s'il jaugeait 150 tonneaux s'il est à propulsion mécanique ».

« *Art.* 12. — Bénéficient d'une réduction de 20 p. 100 sur le tarif général d'entrée et de sortie du port :

« 1° Les navires appartenant à une même compagnie et participant à un service régulier hebdomadaire au port de Boulogne ;

« 2° Les navires participant dans les mêmes conditions à un service régulier mensuel d'au moins douze voyages par an sur l'Algérie ;

« 3° Les navires d'une jauge nette supérieure à 1.500 tonneaux participant à un service régulier mensuel d'au moins douze voyages par an et portant un plein chargement à destination de Boulogne ».

« *Art.* 13. — 1° Tous les navires à propulsion mécanique, cargos ou paquebots appartenant à une compagnie faisant dans le port de Boulogne une escale au moins mensuelle, payent à l'entrée comme à la sortie une taxe de pilotage calculée sur le tarif suivant :

« Jusqu' 2.000 tonnes : 5,30 par tonne ;

« De 2.001 à 3.000 tonnes : 4,70 par tonne ;

« De 3.001 à 4.000 tonnes : 4,30 par tonne ;

« De 4.001 à 5.000 tonnes : 3,90 par tonne ;

« Au-dessus de 5.000 tonnes : 3,50 par tonne.

« Les taxes ci-dessus sont exclusivement applicables aux navires qui pénètrent dans le port intérieur.

« 2° Les paquebots à passagers possédant des aménagements suffisants pour recevoir un minimum de trente passagers et appartenant à une compagnie faisant dans le port de Boulogne une escale au moins par mois, qui font leur transbordement à l'ancre dans le port extérieur ou même en dehors bénéficient d'une réduction sur le tarif du paragraphe précédent de :

« 50 p. 100 si la jauge nette mensuelle est inférieure à 50.000 tonneaux;

« 60 p. 100 sur la jauge nette comprise entre 50.000 et 100.000 tonneaux;

« 70 p. 100 sur la jauge nette comprise au delà de 100.000 tonneaux ».

« *Art.* 14. — 1° Les bateaux à propulsion mécanique aménagés pour le transport des passagers effectuant des voyages journaliers entre Boulogne et Folkestone ou Douvres bénéficient, s'ils ne prennent pas le pilote, à l'entrée et à la sortie, d'une réduction sur le tarif général de :

« 50 p. 100 sur la tranche de tonnage net mensuel de 0 à 100.000 tonneaux ;

« 60 p. 100 sur la tranche de tonnage net mensuel de 101.000 à 150.000 tonneaux;

« 70 p. 100 au delà de 150.000 tonneaux.

« 2° Les bateaux à propulsion mécanique qui ne transportent que des colis postaux, des bagages, des autos ou des marchandises effectuant un service journalier entre Boulogne, Folkestone, Douvres ou Ramsgate, bénéficient d'une réduction de 50 0/0 sur le tarif général quelque soit le tonnage net mensuel.

« 3°) Les bateaux à propulsion mécanique transportant des excursionnistes bénéficient de la réduction de 50 0/0 même s'ils n'entrent qu'occasionnellement dans le port.

« 4°) Toutes les fois que le pilote aura pris le navire entrant ou quitté le navire sortant en dehors des jetées, la réduction sera de 20 0/0 sur les taxes prévues à l'article 11. »

« *Art.* 15. — Les bateaux à propulsion mécanique faisant avec le port de Boulogne un service régulier au moins trois fois par semaine bénéficient s'ils ne prennent pas le pilote, d'une réduction de 30 0/0 sur le tarif général à l'entrée et à la sortie, quel que soit le tonnage net mensuel.

« Le paragraphe 4 de l'article 14 est applicable lorsque le navire demandera le service du pilote.

L'article 17 est abrogé et remplacé par le suivant.

« *Art.* 17. — Les taxes énumérées à l'article 11 pour le port de Boulogne sont appplicables sans modifications aux entrées et aux sorties du petit port et à l'accostage à la traverse de la rade-abri.

« Les navires autres que ceux désignés au deuxième paragraphe de l'article 13 qui sont ou non destinés au port de Boulogne et pénétrant dans le port extérieur, doivent obligatoirement prendre le pilote.

« Ils payent pour ce service les taxes suivantes:

« 1°) Navires qui ne sont pas destinés au port intérieur: à l'entrée comme à la sortie, les deux tiers du prix fixé pour les bateaux à destination du port;

« 2°) Navires qui sont destinés au port intérieur une seule taxe pour l'entrée et la sortie cumulée de:

« 600 F jusqu'à 1.000 tonneaux,

« 300 F par 1.000 tonneaux ou fraction de 1.000 tonneaux supplémentaires. »

Le deuxième alinéa de l'article 18 est abrogé et remplacé par le suivant:

« S'ils ont recours aux services des pilotes, ils ne leur payent qu'un droit fixe de 500 F. »

Les articles 19, 20, 21 et 22 sont abrogés et remplacés par les suivants:

« *Art.* 19. — Les pilotes de Boulogne qui prennent dans ce port ou à la mer des bâtiments à voiles ou à propulsion mécanique pour les conduire dans les ports ci-après ou inversement ont droit, même s'ils sont remplacés par les pilotes du lieu de destination, à un salaire fixé comme suit:

JAUGE NETTE	BATIMENTS FRANÇAIS OU ÉTRANGERS DE BOULOGNE A (ou inversement).				
	Calais.	Gravelines et le Tréport.	Dunkerque et Dieppe.	Fécamp.	Le Havre.
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
0 à 500 tonneaux.....	1.125	1.675	2.425	2.625	3.000
500 à 1.000 tonneaux.....	1.875	2.425	3.375	3.575	3.750
1.000 à 1.500 tonneaux.....	2.425	3.000	3.925	4.125	4.300
1.500 à 2.000 tonneaux.....	2.800	3.375	4.125	4.325	4.675

Par 500 tonneaux supplémentaires 500 F.

« Lorsqu'un bateau destiné au port de Boulogne quitte la rade pour se rendre à l'abri entre Dungeness et la rade des Dunes, il est tenu de payer au pilote assistant une indemnité calculée à raison de 1,20 F par tonneau et dont le montant ne peut être inférieur à 1.750 F.

« Les tarifs fixés par le présent article s'appliquent aux navires chargés comme aux navires sur lest.

« Les capitaines ont à payer, indépendamment des conduites prévues, les indemnités de séjour et les frais de route fixés par le règlement. »

« *Art.* 20. — Lorsqu'un pilote est retenu à bord d'un navire en rade, dans le port ou à la mer, soit par défaut d'eau, soit pour cause de mauvais temps, de quarantaine, soit par la volonté du capitaine, ou pour toute autre cause, il est dû au pilote, suivant le cas, les indemnités suivantes:

« Pour chaque marée ou quelque court que soit le temps pendant lequel le pilote est retenu à bord d'un navire, outre la nourriture: 200 F.

« Pour un jour à bord: 520 F.

« Pour les jours suivants: 520 F.

« Lorsque le pilote se sera rendu à bord d'un navire en partance ou pour effectuer un mouvement et que le départ ou le mouvement n'a pas lieu il est dû au pilote une indemnité de 100 F par heure d'attente.

« Tout navire venant de la mer et entrant au bassin Loubet ou au bassin à flot, de même que tout navire sortant d'un de ces bassins pour prendre la mer, doit au pilote une marée ».

« *Art.* 21. — Tout navire assujetti aux droits de pilotage qui se déplace à l'intérieur du port d'une distance supérieure à 250 mètres est tenu de recourir aux services du pilote.

« Les déplacements de navires à l'intérieur du port sont taxés comme suit:

« 1° Déplacement de l'entrée du sas au bassin à flot ou déplacement à l'intérieur d'un même bassin:

« 280 F jusqu'à 1.000 Tx,

« 140 F par 1.000 Tx supplémentaires.

« 2° Déplacement de bassin à bassin:

« 520 F jusqu'à 1.000 Tx,

« 260 F par 1.000 Tx supplémentaires.

« Les indemnités prévues aux articles 20 et 21 sont perçues directement par le pilote. Elles sont majorées de 50 p. 100 lorsque les mouvements sont effectués entre l'allumage et l'extinction des phares ».

« *Art.* 22. — Les bâtiments de l'Etat payent à l'entrée et à la sortie une taxe calculée sur la moitié du déplacement au tarif général. Ils payent pour frais de conduite les taxes énumérées à l'article 19 ».

« *Art.* 23. — Les dispositions du décret du 4 août 1938 sont modifiées ainsi qu'il suit:

« *Art.* 1er. — Pour assurer le payement des annuités correspondant à la moitié du prix de construction d'un bateau pilote de la station de Boulogne, les navires soumis aux tarifs contenus dans les articles 11, 12, 13, 16, 17, 19 et 22 du règlement de pilotage de Boulogne payent jusqu'à complet remboursement, une indemnité d'embarquement fixée comme suit:

« Navires entrant dans le port intérieur:

« D'une jauge inférieure à 500 Tx	240 F.
« 500 à 1.000 Tx	320
« 1.000 à 2.000 Tx	480
« 2.000 à 3.000 Tx	640
« Au-dessus de 3.000 Tx	800

« Navires faisant leurs opérations dans le port extérieur ou en dehors:

« D'une jauge inférieure à 6.000 Tx	600 F.
« Entre 6.000 et 10.000 Tx	800
« Au-dessus de 10.000 Tx	1.020 ».

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics et des transports,
JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Décret n° 47-1665 du 21 août 1947 portant modification du règlement de pilotage de la station de Caen-Ouistreham.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale,

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 8 août 1931 portant règlement du pilotage de la station de Caen-Ouistreham;

Vu les décrets modificatifs des 4 octobre 1935 et 27 mai 1937;

Vu l'enquête réglementaire;

Décrète:

Art. 1er. — Le règlement local de la station de pilotage de Caen-Ouistreham est modifié ainsi qu'il suit:

Les articles 10 et 11 sont abroges et remplacés par les suivants:

« *Art.* 10. — Tarifs de pilotage. — *a*) Les tarifs de pilotage de la station de Ouistreham sont fixés, par tonneau de jauge nette, pour les vapeurs comme pour les voiliers, à:

« 5,40 F à l'entrée;

« 3,80 F à la sortie.

« Il est perçu, en outre, pour la caisse de matériel, une indemnité d'embarquement et une indemnité de débarquement fixées à 315 F chacune pour les navires jaugeant moins de 1.000 tonneaux et 125 F en sus par 500 tonneaux ou fraction de 500 tonneaux.

« *b*) Les bâtiments sur lest et les bâtiments en relâche payent demi-tarif. Sont considérés comme chargés, les navires ayant un chargement en marchandises de plus du tiers de leur jauge légale. Les bâtiments à vapeur et les bâtiments de l'Etat sont toujours considérés comme chargés.

« Quel que soit le tonnage des navires, tant à la sortie qu'à l'entrée, qu'ils soient sur lest, chargés ou en relâche, le tarif de pilotage ne peut être inférieur à 300 F.

« Les tarifs indiqués ci-dessus comprennent le pilotage depuis la haute mer jusqu'à l'amarrage aux berges du canal de Ouistreham.

« *c*) Le pilotage dans le canal est obligatoire de jour comme de nuit pour tous les navires.

« Les tarifs de pilotage du canal sont, à la montée comme à la descente, fixés à 0,70 F par tonneau, sans que le montant en puisse être inférieur à 500 F. Le tarif est doublé quand la montée ou la descente ont lieu de nuit.

« La taxe de 0,70 par tonneau est due par les navires allant du port privé d'Hérouville à l'un des deux bassins de Caen et *vice versa*, le minimum de perception étant fixé à 500 F.

« Pour les mouvements de navires dans le nouveau bassin, entre le vieux bassin et le nouveau bassin et entre le vieux bassin et l'Orne, les pilotes recevront une indemnité de:

« 315 F pour les navires de moins de 600 tonneaux;

« 375 F pour les navires de 600 tonneaux à 800 tonneaux;

« 435 F pour les navires de 800 tonneaux à 1.000 tonneaux,

et ainsi de suite, à raison de 62 F par 200 tonneaux et fractions de 200 tonneaux.

« Le tarif est doublé pour les mouvements effectués de nuit, c'est-à-dire entre l'allumage et l'extinction des phares.

« *d*) Le pilotage à la mer se fera toujours de préférence au pilotage dans le canal.

« *e*) Lorsqu'un navire à destination de Caen est en relâche dans un port voisin et que le capitaine demande à un pilote de Ouistreham de le prendre au port de relâche pour le conduire à Caen, les tarifs de pilotage sont doublés. Il en est de même lorsque le capitaine d'un navire en relâche ou abordé en mer par les pilotes demande à être conduit dans un autre port.

« Le pilote reçoit en outre 250 F par marée de séjour à bord, ainsi que les frais de route et nourriture déterminés par le règlement général;

« *f*) Le pilote retenu plus de douze heures à bord d'un navire à la mer, soit par le capitaine, soit par force majeure, reçoit une indemnité supplémentaire de 315 F par jour de retenue, au delà de douze heures, indépendamment de la nourriture;

« *g*) Si, pour une raison indépendante du pilote, le navire ne part pas à l'heure indiquée, le capitaine paye au pilote:

« 1° Une indemnité de 145 F si le navire se trouvant aux berges de Ouistreham ne part pas à la marée ou s'il s'amarre aux berges de Ouistreham à l'entrée;

« 2° Une indemnité de 190 F si le navire se trouvant à Caen ou à Hérouville ne part pas dans les trois heures qui suivent l'heure pour laquelle le pilote avait été commandé. Cette indemnité est portée à 351 F si le départ du navire est retardé de plus de six heures ou reporté au lendemain;

« *h*) Tous les frais de déplacement de Ouistreham à Cean et *vice versa* sont à la charge des pilotes qui ont toutefois droit à une rémunération de 125 F:

« 1° Lorsqu'ils sont commandés pour venir prendre à Caen ou Hérouville un navire entre vingt heures et six heures;

« 2° Lorsqu'ils sont commandés de jour avec un préavis de moins de deux heures, le point de départ du préavis est l'heure de remise de l'ordre au bureau du pilotage;

« *i*) Le pilote a toujours droit au coucher et à la nourriture pendant tout le temps qu'il est au service du navire ou, à son choix, à une indemnité de 120 F pour chacun des principaux repas et 30 F pour le petit déjeuner;

« *j*) Le coucher comporte la mise à la disposition du pilote d'au moins un canapé, un oreiller et deux couvertures, faute de quoi il aura droit à une indemnité de 100 F;

« *k*) Sans changement ».

« *Art.* 11. — Le tarif de pilotage des navires de l'Etat, jusque ou à partir des berges de Ouistreham, est fixé, tant à l'entrée qu'à la sortie et quel que soit leur déplacement, à 320 F, plus 160 F pour le pilotage de montée ou de descente du canal ».

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics et des transports,
JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Décret n° 47-1666 du 21 août 1947 portant modification des tarifs de pilotage des stations de Lorient et de Groix.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale,

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 29 août 1901 portant approbation du règlement général de pilotage pour le 3e arrondissement maritime;

Vu les divers décrets modifiant le règlement de pilotage des stations de Lorient et de Groix, notamment les décrets des 12 décembre 1906, 31 décembre 1921, 22 mai 1925, 15 mars 1927, 12 janvier 1930, 1er juillet 1937 et 4 août 1938;

Vu l'enquête réglementaire,

Décrète:

Art. 1er. — Le taux de l'indemnité prévu à l'article 43 est porté à 400 F.

Art. 2. — Ajouter l'alinéa suivant à l'article 72:

« Il en sera de même si à l'entrée le capitaine demande le pilote hors des limites mentionnées à l'article 66. »

Art. 3. — Les tarifs de pilotage fixés par l'article 80 sont modifiés comme suit:

TABLEAU N° I

Pilotage à l'entrée de Lorient: navires de commerce.

Tout bâtiment venant de la mer jusqu'en rade de Port-Louis, Penmane ou Kernevel payera le tarif d'entrée.

Les rades de Port-Louis, de Kernevel s'étendant: au Nord jusqu'à la ligne pointe de Keroman, pointe Sud Saint-Michel-Sainte-Catherine.

La rade de Penmane s'étend au Nord jusqu'à la ligne Est-Ouest passant par la bouée n° 21 et au Nord-Est, jusqu'à la ligne joignant les pointes Beg-er-Men et Kervern

Tarif unique de la mer en rade.

JAUGE nette.	TARIF	JAUGE nette.	TARIF
tonneaux.	francs.	tonneaux.	francs.
100	748 88	460	2.711 04
110	793 92	470	2.756 48
120	862 32	480	2.802 32
130	920 80	490	2.847 68
140	973 84	500	2.893 52
150	1.034 64	510	2.927 92
160	1.088 08	520	2.962 »
170	1.145 28	530	2.996 40
180	1.203 50	540	3.030 88
190	1.258 16	550	3.064 96
200	1.316 72	560	3.103 12
210	1.373 44	570	3.136 40
220	1.421 52	580	3.167 84
230	1.477 76	590	3.202 40
240	1.542 24	600	3.236 40
250	1.599 36	610	3.259 52
260	1.655 70	620	3.282 16
270	1.704 16	630	3.304 88
280	1.760 48	640	3.328 08
290	1.812 »	650	3.350 56
300	1.880 16	660	3.373 84
310	1.936 80	670	3.396 48
320	1.993 04	680	3.419 20
330	2.058 40	690	3.442 40
340	2.105 52	700	3.465 04
350	2.161 76	710	3.488 16
360	2.218 56	720	3.510 80
370	2 274 80	730	3.533 52
380	2.331 04	740	3.556 72
390	2.406 32	750	3.574 32
400	2.445 36	760	3.597 52
410	2.471 92	770	3.620 16
420	2.527 84	780	3.643 20
430	2.573 60	790	3.659 84
440	2.618 96	800	3.688 56
450	2.664 88		

Au-dessus de 800 tonneaux, augmentation de 13,60 F par dix tonneaux.

A l'entrée, les vapeurs jaugeant moins de 150 tonneaux et les voiliers jaugeant moins de 100 tonneaux payent respectivement pour 150 et 100 tonneaux.

Un navire d'un nombre de tonneaux compris entre deux dizaines payera pour la dizaine immédiatement supérieure.

Si le navire mouille en attendant l'entrée à Lorient, l'indemnité de mouillage est de 161,30 F par mètre de tirant d'eau.

Tout pilote de la station de Groix qui arrive avec un navire le matin à Lorient et ne peut repartir que l'après-midi a droit à une indemnité de repas de 130 F.

Si le navire piloté arrive le soir après le départ du bateau de Groix, le pilote a droit à une indemnité de 250 F et à l'indemnité de repas.

Pour service d'ordre en rade de Groix: de jour, 280 F; de nuit, 380 F.

Le pilote qui passe plus de douze heures à bord d'un navire avant son entrée à Lorient a droit à une indemnité de 250 F par marée.

Les navires payent à la sortie le même tarif qu'à l'entrée.

TABLEAU N° II

Mouvements intérieurs.

Les mouvements de la rade au bassin et *vice versa*, de la rade au port de guerre et *vice versa*, les mouvements faits en rade, l'avant-port et l'estacade, à Kergroise, à Keroman ou dans le port de pêche sont rétribués d'après le tableau ci-dessous:

De 600 tonneaux de jauge nette et au-dessous: 352,80 F;

De 601 tonneaux de jauge nette à 750 tonneaux: 403,20 F;

De 751 tonneaux de jauge nette à 900 tonneaux: 453,60 F,

et ainsi de suite, en augmentant de 50,40 F par 150 tonneaux. Ce tarif est établi pour les vapeurs; les voiliers, ainsi que les vapeurs et navires mixtes n'utilisant pas leur machine, payeront double taxe.

NOTA. — Les navires allant de Port-Louis dans le port de guerre, ainsi que du port de guerre dans l'avant-port marchand ou dans le bassin du commerce, payent la moitié en plus du tarif ci-dessus.

Amarrage ou appareillage, taxe de 85 F.

Service de nuit (pour tous les pilotages et mouvements), taxe de 85 F.

Pour tout service commandé n'ayant pu être effectué, il est dû au pilote une indemnité de déplacement fixée à 250 F de jour et à 380 F de nuit.

Si le pilote commandé pour une heure donnée a à subir une attente dépassant deux heures, il lui est dû une indemnité de 250 F de jour et de 380 F de nuit.

Pour service d'ordre en rade de Port-Louis et de Penmane, 290 F de jour et 380 F de nuit.

TABLEAU N° V

Pilotage de Groix.

	Par mètre de tirant d'eau. — francs.
Entrée de l'un des ports de l'île:	
Venant du large.....	141,12
Venant du mouillage.....	60,48
Sortant de l'un des ports de l'île:	
Allant au large.....	100,80
Allant au mouillage.....	60,48
Du large, en rade ou à l'un des mouillages de l'île.....	80,64
D'un mouillage à un autre mouillage de l'île.....	80,64
Indemnité pour service de nuit	80
Amarrage, mouillage.....	80

Si le navire mouille en attendant l'entrée à Lorient, l'indemnité de mouillage est de 161,20 F par mètre de tirant d'eau.

Pour service d'ordre en rade de Groix, de jour: 292,80 F; de nuit: 377,80 F. Le pilote qui passe plus de douze heures à bord d'un navire avant son entrée à Lorient a droit à une indemnité de 292,80 F.

Art. 72. — Le pilote qui sort un bâtiment de Lorient ne peut le quitter avant la ligne joignant Crasus à Port-Tudy pour l'ouest et hors de la bouée à cloche de Gavres pour le Sud. Le capitaine a la faculté de conserver le pilote au delà de ces limites, dans ce cas, il payera double taxe de sortie. Il en sera de même si, à l'entrée, le capitaine demande le pilote hors des limites mentionnées à l'article 66.

TABLEAU N° VI

Pilotage des bâtiments de l'Etat dans les quartiers de Lorient et de Groix.

DÉSIGNATION des parcours.	BATIMENTS A VAPEUR (1) Déplacement réel du bâtiment armé (dernière page du devis d'armement). (En tonneaux.)												
	Jusqu'à 300.	De 301 à 500.	De 501 à 1.000.	De 1.001 à 2.000.	De 2.001 à 3.000.	De 3.001 à 4.000.	De 4.001 à 5.000	De 5.001 à 6.000.	De 6.001 à 7.000.	De 7.001 à 8.000.	De 8.001 à 9.000.	De 9.001 à 10.000.	Au-dessus de 10.000.
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
De 1 mille en dehors de Groix en rade de Lorient (2)	364 80	556 80	1.036 80	1.420 80	1.804 80	2.188 80	2.380 80	2.572 80	2.764 80	2.956 80	3.148 80	3.340 80	3.532 80
De la rade de Lorient à 2 milles de la côte de Groix	326 40	422 40	652 80	844 80	1.075 20	1.305 60	1.497 60	1.689 60	1.881 60	2.073 60	2.265 60	2.457 60	2.649 60
Du large des Truies ou des Errants en rade de Lorient	307 20	460 80	806 40	1.094 40	1.382 40	1.670 40	1.824 »	1.958 40	2.092 80	2.246 40	2.400 »	2.534 40	2.668 80
De Lorient au large des Truies ou des Errants	268 80	345 60	518 40	672 »	844 80	1.017 60	1.152 »	1.305 60	1.440 »	1.593 60	1.728 »	1.843 20	2.016 »
De Larmor en rade de Lorient	249 60	345 60	576 »	768 »	960 »	1.152 »	1.248 »	1.344 »	1.440 »	1.536 »	1.632 »	1.728 »	1.824 »
De la rade de Lorient à Larmor	230 40	268 80	384 »	480 »	576 20	710 40	806 40	902 40	998 40	1.094 40	1.190 40	1.267 20	1.382 40
De Kernevel ou de Port-Louis en rade de Lorient	192 »	230 40	345 60	441 60	537 60	633 60	691 20	729 60	768 »	825 60	884 80	921 60	960 »
De la rade de Lorient à Kernevel ou à Port-Louis	172 80	192 »	249 60	307 20	364 80	422 40	460 80	518 40	556 80	614 40	652 80	691 20	748 80

(1) Les chiffres ci-contre seront doublés pour les bâtiments de l'Etat à voiles.
(2) La conduite de 1 mille en dehors de Groix au mouillage de Groix sera payée: 38,40 F par mètre de tirant d'eau, conformément au tableau n° 5.

TABLEAU N° VII

Pilotage des bâtiments de l'Etat, à voiles ou à vapeur, soumis à des essais.

TARIFS POUR LES ESSAIS	DÉPLACEMENT NORMAL D'APRÈS LE DEVIS D'ARMEMENT (En tonneaux.)											
	Jusqu'à 500.	De 501 à 1.000.	De 1.001 à 2.000	De 2.001 à 3.000.	De 3.001 à 4.000.	De 4.001 à 5.000.	De 5.001 à 6.000.	De 6.001 à 7.000.	De 7.001 à 8.000.	De 8.001 à 9.000.	De 9.001 à 10.000.	Au-dessus de 10.000.
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
Quelle que soit la distance parcourue (par jour)	576	768	960	1.152	1.344	1.536	1.728	1.920	2.112	2.304	2.496	2.688

NOTA. — Après 48 heures, le salaire sera réduit de moitié par chaque jour ultérieur de séjour à bord.

TABLEAU N° VIII

Mouvements intérieurs des bâtiments de l'Etat à voiles ou à vapeur.

DÉSIGNATION DES MOUVEMENTS	DÉPLACEMENT RÉEL DU BATIMENT ARMÉ (dernière page du devis d'armement). (En tonneaux.)												
	Jusqu'à 300.	De 301 à 500.	De 501 à 1.000.	De 1.001 à 2.000.	De 2.001 à 3.000.	De 3.001 à 4.000.	De 4.001 à 5.000.	De 5.001 à 6.000.	De 6.001 à 7.000.	De 7.001 à 8.000.	De 8.001 à 9.000.	De 9.001 à 10.000.	Au-dessus de 10.000.
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
De la rade de Pen-Mane, dans le port de guerre, jusqu'à Gaudan et réciproquement. De la rade de Pen-Mane, dans le port de commerce, jusqu'au bassin, et réciproquement. Mouvement combiné de sortie de l'arrière-port militaire jusqu'au bassin de commerce, et réciproquement. De Saint-Christophe au port marchand ou en rade, et réciproquement.	172 80	192 »	249 60	307 20	364 80	422 40	460 80	518 40	556 80	614 40	652 80	710 40	748 80
Dans la rade de l'avant-port marchand, sans entrer au bassin. De la rade au port de guerre sans aller jusqu'à Gaudan et tout autre mouvement en rade, dans le port ou le bassin	144 »	153 60	182 40	211 20	240 »	268 80	288 »	316 80	336 »	364 80	384 »	412 80	432 »

NOTA. — Les bâtiments de l'Etat ne sont pas tenus de prendre un pilote pour les mouvements effectués par les soins de la direction des mouvements du port, entre le port de guerre et la rade de Pen-Mane.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics et des transports,
JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Décret n° 47-1667 du 21 août 1947 portant modification du règlement de pilotage de la station de Fécamp.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale;

Vu la loi du 28 mars 1928 sur la réforme du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 4 janvier 1930 portant règlement local de la station de pilotage de Fécamp;

Vu les décrets des 5 septembre 1936, 1er juillet 1937, 4 août 1938 et 21 février 1940 modifiant le règlement local de la station de pilotage de Fécamp;

Vu l'enquête réglementaire,

Décrète:

Art. 1er. — Le règlement local de la station de pilotage de Fécamp est modifié ainsi qu'il suit:

Les articles 9 à 18 inclus sont abrogés et remplacés par les suivants:

« *Art.* 9. — Les navires à propulsion mécanique payent à l'entrée comme à la sortie 7,35 F par tonneau de jauge nette;

« Les voiliers payent double tarif.

« Les chalutiers de pêche industrielle soumis au pilotage qui ne feront que deux entrées et deux sorties dans le mois, payeront tarif entier. S'ils effectuent de trois à cinq sorties dans le mois, ils payeront demi-tarif, s'ils ne prennent pas le pilote. Ils sont exonérés des droits de pilotage pour les autres mouvements s'ils n'utilisent pas le pilote.

Les navires de guerre français payeront sur le quart de leur déplacement. »

« *Art.* 10. — Tout navire qui a été arraisonné à la mer payera le tarif d'entrée prévu à l'article ci-dessus si le pilote n'a pu embarquer par suite de mauvais temps ou de toute autre cause.

« Lorsque le navire a été abordé dans les jetées, le pilote n'a droit qu'à la moitié de ce tarif. »

« *Art.* 11. — Tout navire qui demande le pilote au large, uniquement pour obtenir des renseignements, paye une indemnité de 1.300 F. En cas d'ordres portés à la mer, la moitié du pilotage sera due, avec un minimum de 1.300 F, si le bateau ne rentre pas au port. »

« *Art.* 12. — Tout navire étranger entrant ou sortant d'un bassin est tenu de prendre un pilote. Il en est de même quand le navire se rend d'un quai à un autre. Le pilote reçoit, dans ces divers cas, une rétribution de:

« 1° D'un quai à un autre, 250 F jusqu'à 200 tonneaux de jauge nette, plus 35 F par fraction de 100 tonneaux;

« 2° D'un bassin dans l'avant-port ou vice versa, 265 F jusqu'à 200 tonneaux et 45 F par fraction de 100 tonneaux;

« 3° Du bassin Freycinet au bassin Bérigy ou vice versa, 335 F jusqu'à 200 tonneaux et 55 F par fraction de 100 tonneaux.

« Quand la durée du service dépasse deux heures, il est alloué au pilote une indemnité supplémentaire de 150 F de l'heure.

« Quand un capitaine ou un courtier réclame un pilote pour déplacer ou sortir un navire, si l'opération n'a pas lieu, alors que le pilote s'est rendu à bord, le navire doit payer, pour ce déplacement, 200 F. »

« *Art.* 13. — Il sera payé au pilote 200 F par marée de jour et autant par marée de nuit, toutes les fois que, soit à cause de la nuit, soit en raison du tirant d'eau, brume, mauvais temps ou tout autre cas de force majeure, le pilote a été obligé de séjourner à bord une ou plusieurs marées. Celles-ci seront comptées, la marée d'entrée non comprise.

« *Art.* 14. — Toutes les fois qu'un pilote est appelé à faire un pilotage hors station (Dieppe, Saint-Valéry, le Havre), celui-ci peut y déférer en se conformant au règlement du port où il se rend et à quelque point qu'il soit remplacé par le pilote du lieu de destination. Il n'en reçoit pas moins la totalité du prix fixé. Ce prix sera celui d'un pilotage d'entrée à Fécamp d'un navire pris à la mer.

« Il en sera de même si le pilote est appelé dans un des ports désignés plus haut pour venir à Fécamp. Dans ce cas, il sera dû deux pilotages (conduite et entrée) ou (sortie et conduite).

« Tout navire entrant dans le port de Fécamp qui, en raison de son tonnage, ne se trouve pas dans l'obligation de prendre un pilote est assujetti, s'il en prend un, au payement des droits déterminés par les précédents articles et calculés sur la base d'une jauge minimum de 100 tonneaux pour les voiliers et 150 tonneaux pour les vapeurs et assimilés.

« *Art.* 15. — Il sera payé une indemnité de 160 F pour tout service commandé la nuit (commencé avant l'extinction des phares ou terminé après l'allumage des phares).

« *Art.* 16. — La caisse du matériel est alimentée par un prélèvement de 10 p. 100 sur la valeur totale des droits de pilotage.

« Pour permettre aux pilotes le remboursement de l'emprunt nécessaire à la reconstitution du matériel naval, une majoration exceptionnelle de 10 p. 100 sera applicable aux droits de pilotage (entrée et sortie seulement).

« Cette surtaxe temporaire sera abrogée dès que le trafic du port sera redevenu normal ou que le montant de l'emprunt aura été remboursé.

« *Art.* 17. — Une indemnité journalière de 750 F est due en sus du pilotage au pilote du navire astreint à des expériences sur rade (réglage de compas, de sondeurs, essais de vitesse, etc.).

« *Art.* 18. — Le pilote a droit au coucher et à la nourriture pour le temps qu'il est au service du navire (régime des officiers) ou s'il n'est pas nourri aux heures normales des repas (7 h, 12 h, 18 h) à une indemnité de 130 F pour chacun des principaux repas et de 35 F pour le petit déjeuner. Une indemnité myriamétrique de 80 F sera payée au pilote qui sera commandé pour aller chercher un navire dans un autre port. Il en sera de même pour les frais de retour à la station. »

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics et des transports,
JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Décret n° 47-1668 du 21 août 1947 portant modification du règlement local des stations de la Loire.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale,

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 29 décembre 1931 portant règlement local des stations de la Loire et les divers décrets modifiant ce règlement;

Vu l'enquête réglementaire,

Décrète:

Art. 1er. — Les articles 2, 3 et 4 du décret du 29 décembre 1931 portant règlement local des stations de pilotage de la Loire sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes:

A. — *Dispositions communes.*

Art. 1er. — Le service du pilotage de la Loire comprend deux stations: l'une extérieure, station de Saint-Nazaire, l'autre intérieure, station de Nantes.

Les stations de Nantes et de Saint-Nazaire comprennent chacune un nombre de pilotes égal à 27.

Art. 2. — La direction générale du pilotage de la Loire est exercée par un chef de pilotage, résidant à Nantes et relevant du directeur de l'inscription maritime de ce port.

Le montant de sa rémunération est égal à la moyenne des salaires effectifs des pilotes titulaires des deux stations augmentée de 15 p. 100.

Le chef du pilotage est rémunéré par la caisse du « fonds commun ».

Dans chaque station de Nantes et de Saint-Nazaire, le président du syndicat remplit les fonctions de syndic.

Art. 3. — Indépendamment des conditions exigées par l'article 11, de la loi du 28 mars 1928, les candidats aux fonctions de pilote dans les stations de la Loire doivent être titulaires du brevet de capitaine au long cours ou de capitaine de la marine marchande.

Art. 4. — Le matériel naval employé pour le service du pilotage de la Loire comprend les unités ci-après:

1° Deux navires à propulsion mécanique de tonnage suffisant pour assurer en toute circonstance le service du pilotage à la mer et le logement des pilotes de tour;

2° Deux navires à propulsion mécanique pour assurer la relève en rade de Saint-Nazaire;

3° Un troisième navire à propulsion mécanique spécialement destiné aux sondages en Loire.

Les pilotes pourront être autorisés par le directeur de l'inscription maritime à ne pas mettre en service le matériel ci-dessus indiqué.

Un règlement de service intérieur, approuvé par le directeur de l'inscription maritime, fixera les conditions d'utilisation et d'armement dudit matériel.

Art. 5. — Les pilotes des stations de Nantes et de Saint-Nazaire sont, à titre collectif, propriétaires du matériel servant aux deux stations dans les conditions prévues à l'article 29 du règlement général.

Art. 6. — Pour assurer les grosses réparations et le renouvellement du matériel, les pilotes seront tenus de posséder, conformément aux prescriptions du paragraphe 2 de l'article 33 du règlement général un fonds, dit fonds de matériel dont le montant sera, au moins, égal au cinquème de la valeur du matériel.

L'actif du fonds de matériel est, comme le matériel, la propriété des pilotes en activité, par parts individuelles.

Art. 7. — Toute dépense d'achat ou de réparation ayant pour résultat d'augmenter la valeur du matériel sera prélevée sur le fonds de matériel et viendra en plus-value de la valeur du matériel pour une somme égale.

A l'issue d'une grosse réparation, le syndicat des pilotes déterminera quelle part de la dépense est imputable au compte d'exploitation et quelle part doit être imptée au fonds de matériel.

Art. 8. — A chaque exercice, le syndicat déterminera la valeur du matériel en tenant compte de la dépréciation due à l'usage et de la plus-value qu'il aura acquis éventuellement à la suite de grosses réparations.

Art. 9. — Le pilote qui se retire ou qui est licencié reçoit sur le fonds de matériel sa quote-part de ce fonds, plus une somme représentant sa part de la valeur du matériel fixée à la clôture de l'exercice précédant son départ.

Celui qui entre en service verse au même fonds une somme égale soit en un ou plusieurs versements, soit au moyen d'une retenue de 20 p. 100 sur ses salaires.

Les sommes dues par les pilotes au fonds de matériel sont frappées d'un intérêt de 4 p. 100 l'an.

Art. 10. — Par application de l'article 22 de la loi du 28 mars 1928, il est institué un fonds commun destiné à subvenir aux dépenses d'achat, d'entretien et d'exploitation des immeubles, du matériel flottant du service général ainsi que des soldes du chef de pilotage, des salaires du personnel de bureau et des frais généraux.

Ce fonds commun est constitué par une retenue de 40 p. 100 sur les recettes brutes du pilotage des deux stations.

La gestion de ce fonds est exercée par une commission composée comme suit:

Le président du syndicat des pilotes de Nantes ou de Saint-Nazaire, président;

Le président du syndicat des pilotes de Saint-Nazaire ou de Nantes, vice-président;

Trois pilotes de chaque station désignés par leurs syndicats respectifs.

En cas de désaccord entre les membres des deux stations pour la gestion du « fonds commun », le directeur de l'inscription maritime arbitrera le conflit, sur simple demande de l'un des syndicats.

Art. 11. — La caisse de retenue instituée par l'article 153 du décret du 29 août 1901 est supprimée.

Art 12. — Le reliquat des recettes, après prélèvement du pourcentage destiné au « fonds commun », est réparti en deux parts égales à chaque station.

Les charges des pensions de chaque station seront ensuite prélevées sur leur part respective, comme il est prévu à l'article suivant.

Art. 13. — Il est créé dans chacune des deux stations de pilotage de la Loire une caisse destinée à servir des retraites et des secours aux pilotes, à leurs veuves et orphelins, conformément aux dispositions de l'article 24 de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes.

Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande, en date du 16 juillet 1932, fixe le régime des pensions de la station de Nantes.

Art. 14. — Après les prélèvements prévus aux articles précédents et à l'article 33 du règlement général, le reliquat des recettes sera partagé entre les pilotes d'après leur catégorie.

Art. 15. — Tout pilote désigné pour conduire un navire qui ne part pas dans les deux heures qui suivent l'heure fixée pour le départ reçoit une indemnité de 400 F.

Une indemnité de 200 F est due pour toute heure d'attente en sus des deux heures fixées précédemment.

Dans tous les cas, le pilote a droit à la nourriture pendant tout le temps qu'il est au service du bâtiment ou, à son choix, à une indemnité personnelle de 130 F pour chacun des principaux repas et à 40 F pour le petit déjeuner.

L'indemnité pour travail, déplacement, retenue ou service de nuit est fixée à 400 F.

L'indemnité pour expériences et réglage de compas est fixée à 1.200 F par jour.

Art. 16. — En cas de déplacement d'un bateau-pilote pour un service particulier, autre que pour l'embarquement ou le débarquement des pilotes, il est dû, pour chaque déplacement, une indemnité de 1.000 F pour le bateau de rade et de 4.000 F pour le bateau de mer.

Ces indemnités sont versées à la caisse du « fonds commun ».

Art. 17. — Tout navire qui emploiera un pilote tout ou partie de la nuit devra lui fournir un local abrité, propre et confortable pour le coucher, comme il est d'usage pour un officier. A défaut de ce couchage, le pilote recevra une indemnité de 200 F par nuit ou fraction de nuit.

Art. 18. — Lorsque la présence d'un pilote à bord d'un navire excède douze heures, il lui est dû une indemnité de 1.200 F pour chaque fraction de douze heures passée en supplément.

B. — *Dispositions spéciales à la station de Saint-Nazaire.*

Art. 19. — La station de Saint-Nazaire comprend:

1° La zone s'étendant depuis la ligne Brivet-Mindin jusqu'au point de stationnement du bateau pilote à 3 milles 1/2 au Sud vrai du phare de la Banche;

2° La zone comprise entre le plateau des Birvideaux et la bouée des Bœufs.

Art. 20. — Les pilotes de la station de Saint-Nazaire sont tenus de résider à Saint-Nazaire.

Ils sont chargés du pilotage exterieur, c'est-à-dire à l'entrée et à la sortie de la Loire, ainsi que du pilotage dans les ports inclus dans la zone de pilotage.

Ils assurent, en outre, le pilotage à l'entrée, à la sortie et dans le port de Saint-Nazaire, ainsi que les veilles sur la rade de Saint-Nazaire.

Le pilote qui prend un bâtiment à Saint-Nazaire ne peut le quitter que lorsqu'il sera arrivé au point de stationnement du bateau pilote.

Le pilote de choix doit embarquer au point de stationnement du bateau pilote.

Les capitaines sont tenus de prendre un pilote pour les changements de place sur rade de Saint-Nazaire.

L'emploi des pilotes est obligatoire pour passer de la rade de Saint-Nazaire dans les bassins et réciproquement. Il en est de même soit qu'il s'agisse de changer un navire de poste dans le bassin où il se trouve (à moins que le mouvement ne se fasse dans la même concession de quais d'une compagnie de navigation), soit qu'il s'agisse de le faire passer d'un bassin dans l'autre, après qu'il a été mis à son poste provisoirement ou définitivement.

Si le passage d'un bassin dans l'autre est immédiatement consécutif à l'entrée du navire, de la rade dans le bassin vieux ou précède immédiatement sa sortie du bassin vieux dans la rade, le pilote reçoit, pour le parcours supplémentaire ainsi effectué, la rémunération fixée par le tarif pour le passage de la rade dans le bassin vieux et réciproquement. Dans aucun cas, le pilote qui monte le navire ne peut débarquer avant de l'avoir amarré au poste, provisoire ou définitif, qui lui a été assigné.

Les pilotes de Saint-Nazaire ont seuls la direction des mouvements sur rade, dans l'avant-port et dans les bassins de Saint-Nazaire.

L'entrée ou la sortie d'un navire en cale sèche ou sur un dock flottant donnent droit à la perception d'une taxe supplémentaire égale à la taxe prévue pour un mouvement intérieur.

Art. 21. — Tout pilote retenu pour assurer la veille d'un navire au mouillage sur la rade de Saint-Nazaire a droit à une indemnité de 1.200 F par douze heures de présence à bord. Toute fraction de douze heures sera comptée pour une veille entière.

Le pilote enlevé de sa station a droit à une indemnité myriamétrique de 70 F pour rejoindre sa station. Lorsqu'il est emmené à l'étranger, il a droit, en outre, à son rapatriement.

Art. 22. — Le pilote malade ou blessé percevra pendant les quatre premiers mois de son invalidité les salaires nets afférents à sa catégorie, c'est-à-dire le salaire calculé sur la base de l'effectif réglementaire.

C. — *Dispositions spéciales à la station de Nantes.*

Art. 23. — La station de Nantes s'étend de Nantes à Saint-Nazaire jusqu'à la ligne de Brivet-Mindin.

Les pilotes de la station de Nantes sont tenus de résider à Nantes.

Art. 24. — Les capitaines sont tenus de prendre un pilote pour le changement de place à Nantes et à l'intérieur du fleuve.

Art. 25. — Si le bâtiment est arrêté en route, le pilote est réglé par escale et il est, en outre, payé d'une indemnité de 1.200 F pour chaque fraction de douze heures passée au mouillage sans faire route.

Si, pour un motif quelconque, le bâtiment est arrêté dans sa marche, le capitaine est tenu de renvoyer le pilote, mais, dans ce cas, il doit le payer jusqu'au point où le navire a été conduit.

Tout pilote appelé pour prendre un navire ou débarquant d'un navire en un autre lieu que celui de sa résidence a droit à l'indemnité myriamétrique de 70 F prévue à l'article 26 du règlement général.

D. — *Des tarifs.*

Art. 26. —

Tarif n° 1.

Pilotage de la Loire. — Tarif unique de la mer à la rade et de la rade à la mer pour vapeur:

150 tonneaux et au-dessous, tarif fixe de 2.400 F.

150 tonneaux à 340 tonneaux, par tonneau: 12.50 F.

341 tonneaux à 500 tonneaux, par tonneau: 11,15 F.

501 tonneaux à 800 tonneaux, par tonneau: 6,65 F.

801 tonneaux à 3.000 tonneaux, par tonneau: 3,30 F.

3.001 tonneaux et au-dessus, par tonneau: 3,15 F.

chaque tranche s'ajoutant à la précédente.

Tarif n° 2.

Entrée de la rade au premier bassin et vice-versa. Mouvement de la rade et de l'avant-port. Accostage au quai de marée:

Navires de 600 tonneaux et au-dessous, tarif fixe de 784 F.

Navires de tonnage supérieur à 600 tonneaux: 784 + 160 F par tranche supplémentaire de 150 tonneaux.

Le lancement d'un navire, la montée ou la descente d'un dock flottant ou la sortie de cale sèche donnent droit à la perception d'une indemnité supplémentaire égale à la taxe prévue aux tarifs n° 2 ou n° 3, suivant le cas.

Tarif n° 3.

Mouvements intérieurs obligatoires de la station de Saint-Nazaire:

Navires de 1.000 tonneaux et au-dessous, tarif fixe de 784 F.

Navires de tonnage supérieur à 1.000 tonneaux: 784 + 320 F par tranche supplémentaire de 500 tonneaux.

Tarif n° 4.

Tarif intérieur de la Loire:

150 tonneaux et au-dessous, tarif fixe de 1.880 F.

151 tonneaux à 340 tonneaux, par tonneau: 11,70 F.

341 tonneaux à 500 tonneaux, par tonneau: 10,60 F.

501 tonneaux à 800 tonneaux, par tonneau: 8,80 F.

801 tonneaux à 3.000 tonneaux, par tonneau: 7,40 F.

3.001 tonneaux et au-dessus, par tonneau: 6,10 F,

chaque tranche venant s'ajouter aux précédentes.

Les prix ci-dessus s'appliquent au trajet de Saint-Nazaire au canal de la Martinière, Coueron, Indret, Basse-Indre et Nantes.

Les navires allant à Donges ou à Paimbœuf payent 50 p. 100 des tarifs ci-dessus.

Lorsque le trajet comporte une escale à Donges ou Paimbœuf, le tarif est majoré de 20 p. 100.

Tarif n° 5.

Changement de place et mouvements des navires dans les ports de Nantes, Basse-Indre, Indret, Coueron et le canal de la Martinière.

La section comprise entre le canal de la Martinière et les limites amont du port de Nantes est divisée en trois zones:

1re zone. — Limites amont du port de Nantes à appontements Saint-Gobain inclus.

2e zone. — Appontements Saint-Gobain exclus à appontements usine de la Bordelaise inclus.

3e zone. — Appontements de la Bordelaise exclus au canal de la Martinière inclus.

Mouvements effectués à l'intérieur de l'une quelconque de ces zones.

Navires de 450 tonneaux et au-dessous: tarif fixe de 735 F;

Navires de tonnage supérieur à 450 tonneaux: 735 F + 132 F pour chaque tranche supplémentaire de 150 tonneaux.

Mouvements effectués entre deux zones consécutives: tarif ci-dessus majoré de 50 p. 100.

Mouvements effectués entre la 1re et la 3e zone: tarif ci-dessus majoré de 100 pour 100.

Le lancement d'un navire, la montée ou la descente d'un dock flottant ou la sortie de cale sèche donnent droit à la perception d'une indemnité supplémentaire égale à la taxe prévue au tarif pour une zone.

L'indemnité due pour le déplacement d'un dock flottant sera fixée de gré à gré avec la chambre de commerce ou le service des ponts et chaussées.

Le tarif des mouvements pour changements de place à Paimbœuf ou à Donges sera le même que celui prévu pour une zone du port de Nantes.

Tout évitage d'un navire à l'arrivée ou au départ donne droit à la perception du tarif prévu pour un mouvement d'une zone.

Nota A. — Les tarifs 1, 2, 3, 4 et 5 sont établis pour les navires à propulsion mécanique utilisant leur machine. Les voiliers, remorqués ou non, ainsi que les navires à propulsion mécanique ou les bâtiments mixtes n'utilisant pas leur machine payeront double taxe.

Nota B. — Les bâtiments de l'Etat payeront d'après la moitié de leur déplacement, sauf les transports et les pétroliers, qui payeront d'après leur jauge nette.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics et des transports,
JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Décret n° 47-1669 du 21 août 1947 modifiant les règlements locaux des stations de pilotage des Pertuis.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale,

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 6 juin 1929 portant réorganisation du pilotage des stations des Pertuis, de Marans, de la Charente, de la Pallice;

Vu les décrets des 30 juin 1932, 7 novembre 1932, 1er décembre 1934 et 5 septembre 1936, modifiant les règlements locaux de ces stations;

Vu l'enquête réglementaire,

Décrète:

Art. 1er. — Les articles du décret du 6 juin 1929 portant règlement local des stations de pilotage des Pertuis, de la Pallice, de la Charente et de Marans sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes:

Station de pilotage de la Rochelle-Pallice.

Art. 1er. — La station de la Rochelle-Pallice se compose de dix pilotes. La résidence de ces pilotes est fixée à la Pallice ou à la Rochelle.

Art. 2. — Les pilotes de la station de la Rochelle-Pallice sont chargés de prendre à la mer les navires à destination des ports et rades la Rochelle, de la Pallice, de l'île d'Aix et passant par le Pertuis d'Antioche.

Lorsque les navires sont à destination de la Seudre, de la Charente et de Marans, ils laisseront ces navires aux pilotes de ces différentes stations pour l'entrée aux points ci-après:

1° Pour les navires se rendant en Seudre ou en Charente, à l'île d'Aix;

2° Pour les navires se rendant à Marans, en rade de la Pallice.

Pour les bâtiments se rendant en Seudre ou en Charente, le signal d'appel sera hissé dans le nord de la Pointe-des-Sammonards pour être conservé jusqu'à l'île d'Aix.

Pour les bâtiments se rendant à Marans, l'appel sera fait téléphoniquement.

Si après avoir hissé le signal d'appel ou prévenu téléphoniquement il ne se présente pas de pilote de la station de destination, ils mouillent les navires:

a) Ceux à destination de la Seudre ou de la Charente, en rade de l'île d'Aix;

b) Ceux à destination de Marans, en rade de la Pallice.

Les pilotes de la Rochelle-Pallice sont débarqués dans lesdites rades même s'il ne se présente pas de pilote du lieu de destination, sauf demande expresse du capitaine.

Les pilotes de la Rochelle-Pallice assurent exclusivement la sortie des navires des ports et rades de la Rochelle et de la Pallice ainsi que leurs mouvements.

L'emploi des pilotes de la Rochelle-Pallice est facultatif pour les changements de mouillage à l'intérieur des rades de la Rochelle et de la Pallice.

Art. 3. — Pour tous les navires astreints au pilotage en application de la loi du 28 mars 1928, le pilotage est obligatoire pour l'entrée ou la sortie des ports et rades de la Rochelle, de la Pallice et de l'île d'Aix ainsi que pour les mouvements entre ces divers ports, dans les limites de la station fixées par l'article 2 ci-dessus. Les navires à destination des ports et rades de la Pallice, de la Rochelle et de l'île d'Aix devront obligatoirement prendre le pilote au lieu de stationnement du bateau-pilote tel qu'il est fixé par l'article 5 ci-après:

Art. 4. — Lorsqu'un pilote de la Rochelle-Pallice est pris par un capitaine pour gagner la rivière de Bordeaux il reçoit le salaire ci-après:

Pour un navire de 0 à 150 tonneaux: 4.584 F.

Pour un navire de 151 à 300 tonneaux: 6.640 F.

Pour un navire de 301 à 1.000 tonneaux: 9.144 F.

Pour un navire au-dessus de 1.000 tonneaux: 10.816 F.

Les tarifs ci-dessus s'appliquent aux navires à propulsion mécanique, ils sont doublés pour les navires à voiles.

Tarif général de la station de la Rochelle-Pallice.

N° 1 PILOTAGES	PRIX A RAISON DU TONNAGE DES BATIMENTS											
	De 0 à 150.	De 151 à 200.	De 201 à 250.	De 251 à 300.	De 301 à 400.	De 401 à 500.	De 501 à 600.	De 601 à 700.	De 701 à 800.	De 801 à 900.	De 901 à 1.000.	Au-dessus de 1.000.
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs. — par tonneau.
1. De la mer, lieu de stationnement (pertuis d'Antioche) jusqu'aux points ci-après: A l'île d'Aix	888	1.070	1.212	1.373	1.634	1.918	2.166	2.403	2.637	2.847	3.008	2 »
2. A la rade de Chef-de-Baie ou de la Pallice et vice-versa	1.030	1.333	1.636	1.938	2.156	2.362	2.585	2.787	2.948	3.089	3.251	2 »
3. De la rade de Chef-de-Baie au port de la Rochelle	707	909	1.091	1.272	1.514	1.696	1.878	2.060	2.222	2.363	2.524	1 50
4. De la rade de la Pallice au môle ou du môle dans le port de la Pallice et vice versa	482	628	754	880	1.006	1.137	1.256	1.382	1.508	1.634	1.738	1 50
5. Du port de la Rochelle en rade de la Pallice et vice versa	909	1.212	1.454	1.696	1.939	2.181	2.341	2.657	2.948	3.138	3.332	2 »
6. Du port de la Rochelle à la mer	1.736	2.242	2.726	3.210	3.675	4.058	4.462	4.846	5.169	5.452	5.774	3 »
7. Du port de la Pallice à la mer par le pertuis d'Antioche	1.514	1.961	2.389	2.818	3.170	3.493	3.841	4.168	4.456	4.723	4.989	3 »
8. De la rade de Chef-de-Baie ou de la Pallice à l'île d'Aix et vice versa	727	949	1.151	1.333	1.575	1.797	1.979	2.202	2.282	2.423	2.565	1 50
9. Mouvement pour changement de mouillage, rades de Chef-de-Baie, la Pallice, île d'Aix	482	628	754	880	1.006	1.131	1.256	1.382	1.508	1.634	1.738	1 50
10. Mouvement à l'intérieur des ports de la Rochelle et de la Pallice	449	458	503	545	579	629	671	712	754	796	838	0 50
11. De la mer en rade des Sables ou au Nouck (facultatif)	788	848	909	969	1.090	1.191	1.272	1.333	1.393	1.455	1.515	1 »

NOTA 1. — Les tarifs ci-dessus sont ceux des navires à propulsion mécanique. Ils sont doublés pour les navires à voiles.
NOTA 2. — Les paquebots utilisant le môle bénéficieront d'une réduction de 25 p. 100 sur le tarif n° 1 à l'entrée comme à la sortie.
NOTA 3. — Les navires utilisant le môle pour allégement indispensable à l'entrée au port bénéficieront d'une réduction de 25 p. 100 sur le tarif n° 4.

Art. 5.— Les pilotes de la Rochelle-Pallice sont répartis pour leur service en deux bordées assurant à tour de rôle:

1° Le service d'entrée, en mer sur le stationnaire;

2° Le service de sortie des ports et rades de la Rochelle-Pallice ainsi que les mouvements ou changements de mouillage dans lesdits ports et rades.

Les salaires et toutes indemnités sauf celles représentant le remboursement des frais personnels, sont mis en commun et les conditions de leur répartition entre les intéressés sont fixées par un arrêté du ministre chargé de la marine marchande, conformément à l'article 22 de la loi du 28 mars 1928.

Art. 6. — Le service est dirigé par un chef de pilotage nommé conformément aux dispositions de l'article 20 de la loi du 28 mars 1928. Il lui est alloué, à titre de solde, une part de pilote, plus une supplément fixé à 15 p. 100 d'une part entière de pilote.

Art. 7. — Le matériel de la station se compose:

1° D'un bateau de mer;

2° D'un bateau de relève;

3° D'une vedette destinée à assurer le service de rade.

Art. 8. — Le lieu de stationnement du bateau de mer est fixé sur une ligne reliant Chassiron aux Baleines.

En cas de mauvais temps rendant ce stationnement impossible, le bateau pilote pourra se mettre à l'abri entre Chassiron et Saint-Marie-de-Ré.

Le bateau de relève devra toujours être en état de marche prêt à remplacer le bateau de mer en cas de défaillance.

La vedette destinée à assurer le service de rade devra toujours être dans l'avant-port.

Art. 9. — Le pilote qui conduit un bâtiment ne peut prétendre à aucune indemnité complémentaire, sauf les cas prévus par le règlement général et qui sont ainsi fixés:

A 200 F pour service de nuit effectué entre le coucher et le lever du soleil;

A 280 F par service inutilisé, après que le pilote aura été convoqué et aura répondu à cet appel, ou attente dépassant d'une heure l'heure prévue.

A 400 F par journée de présence à bord des navires soumis à des expériences ou retenus à bord au delà de douze heures pour quelque cause que ce soit;

A 130 F par repas non fourni au pilote pendant son séjour à bord.

Une indemnité myriamétrique fixée par l'article 26 du règlement général.

Art. 10. — Le pilote qui est conservé par le capitaine à bord d'un navire en rade et dont les journées sont payées conformément à l'article 9 ne peut rien exiger de plus si l'apparence du temps, ou le mauvais temps l'oblige à appareiller pour un autre mouillage plus sûr; toutefois si le changement de mouillage a pour but de faciliter une opération commerciale il sera dû une indemnité prévue aux tarifs pour changement de mouillage en rade.

Art. 11. — Les mouvements dans les ports de la Rochelle et de la Pallice sont rémunérés conformément aux tarifs prévus aux paragraphes 4 ou 10 du tarif général, suivant le cas.

Art. 12. — Une retenue de 13 p. 100 sera exercée sur les recettes de la station pour assurer aux pilotes et à leurs veuves et orphelins des pensions et des secours conformément aux dispositions de l'article 24 de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes.

Un arrêté ministériel déterminera :

1° Les conditions d'âge et de service dans le pilotage que devront réunir les pilotes pour avoir droit à des pensions et à des secours.

2° Les conditions dans lesquelles des pensions ou des secours seront attribués aux veuves et aux orphelins des pilotes.

3° Le taux de ces pensions et secours ainsi que les dispositions relatives à la gestion des fonds provenant de la retenue prescrite par le paragraphe 1er du présent article.

Dispositions transitoires communes aux stations de pilotage de la Rochelle-Pallice et de la Charente.

Art. 13. — Les pilotes de la station de la Charente en activité au moment de la réorganisation de la station de la Rochelle-Pallice sont provisoirement intégrés dans cette station. Ils rallient successivement la station de la Charente au fur et à mesure que le volume des recettes permet à un pilote d'être rémunéré par ladite station, et au plus tard chaque fois que la recette brute d'un pilote de la station de la Charente est égale à 75 p. 100 de la recette brute d'un pilote de la station de la Rochelle-la Pallice, calculée pour le premier départ sur un treizième des recettes brutes, pour le deuxième départ sur un douzième et pour les départs suivants sur un onzième.

Art. 14. — Pendant leur intégration à la station de la Rochelle-Pallice, les pilotes de la station de la Charente sont chargés du pilotage extérieur des navires, conjointement avec la bordée des pilotes de la station de la Rochelle-Pallice de service de mer.

Art. 15. Les pilotes en activité des stations de la Pallice et des Pertuis (section la Rochelle) conservent chacun les annuités acquises dans leur station, chaque annuité entrant en ligne de compte au prorata des salaires au moment de la réorganisation. Après la réorganisation, les annuités acquises sont identiques pour tous les pilotes de la station réorganisée de la Rochelle-Pallice. Elles sont décomptées conformément au règlement sur les pensions.

Si, pendant la période transitoire, un des pilotes de la station de la Charente était obligé de prendre sa retraite ou venait à décéder, ce pilote ou ses ayants-droit verraient leur situation réglée sur la base des pensions de l'ancienne station des Pertuis.

Art. 16. — Les pilotes de la station de la Rochelle-Pallice prennent à leur charge les pilotes en retraite et les veuves au moment de la réorganisation moyennant le versement par la station de la Charente de la retenue de 13 p. 100 exercée sur les recettes pour alimenter la caisse des pensions.

Si, après la réorganisation, un pilote de la station de la Charente prend sa retraite, cette station en a la charge. En comparaison, elle ne verse plus à la station de la Rochelle-Pallice que la retenue de 13 p. 100 diminuée de la charge représentée par le nouveau retraité. Lors du départ en retraite d'une deuxième, puis d'un troisième pilote, ces nouvelles charges viennent en déduction de 13 p. 100. Quand le 13 p. 100 est complètement absorbé, la station de la Charente n'a plus de lien financier avec la station de la Rochelle-Pallice; toutefois, cette dernière conserve jusqu'au décès du dernier retraité ou de la dernière veuve existant au moment de la réorganisation, la charge des pensions de ces pilotes ou de ces veuves.

La charge acceptée par la station de la Rochelle-Pallice est déterminée en conformité avec le règlement des pensions en vigueur au moment de la réorganisation.

Art. 17. — Le matériel des anciennes stations de la Pallice et des Pertuis est mis en commun. Les droits de chacun sont établis d'après une estimation faite au moment de la réorganisation.

Une vedette est cédée à la station de la Charente. Cette cession donne lieu à une estimation du montant de la part de chaque pilote de la Charente.

Dans ces estimations et dans la répartition des parts de chacun il est tenu compte des droits acquis au titre des dommages de guerre.

Station de pilotage en Charente.

Art. 1er. — La station de la Charente se compose de cinq pilotes.

La résidence de ces pilotes est fixée de la façon suivante:

A Rochefort, trois pilotes;

A Tonnay-Charente, deux pilotes.

Art. 2. — Les pilotes de la station de la Charente sont chargés de prendre à l'île d'Aix les navires à destination de tous les ports de la Charente. Ils assurent exclusivement la sortie des navires des ports de la Charente jusqu'à la mer, la rade de la Pallice et de Chef de Baie.

Le débarquement du pilote de sortie est effectué par le bateau pilote de la Rochelle-Pallice. A titre de réciprocité le débarquement du pilote de mer est fait par le bateau pilote de la Charente.

Art. 3. — Pour tous les navires astreints au pilotage en application de la loi du 28 mars 1928, le pilotage est obligatoire pour l'entrée ou la sortie de la Charente jusqu'à la mer; ainsi que pour les mouvements dans les limites de la station telles qu'elles sont fixées par l'article 2 ci-dessus.

Art. 4. — Pour les parcours et mouvements prévus dans le tableau ci-après les tarifs comportent, suivant le parcours effectué une taxe calculée d'après le tirant d'eau du navire, et en plus une taxe proportionnelle à sa jauge nette. Voir tarifs ci-après.

Art. 5. — Les pilotes de la station de la Charente sont répartis pour leur service en deux bordées:

1° Pour le service d'entrée, deux pilotes à l'île d'Aix;

2° Pour le service de sortie, deux pilotes à Rochefort ou à Tonnay-Charente selon les besoins du service.

Les salaires et toutes indemnités sauf celles représentant le remboursement des frais personnels sont mis en commun et les conditions de leur répartition entre les intéressés sont fixées par un arrêté du ministre chargé de la marine marchande conformément à l'article 22 de la loi du 28 mars 1928.

Art. 6. — Le service sera dirigé par un chef de pilotage, nommé conformément aux dispositions de l'article 20 de la loi du 28 mars 1928, commun aux stations de la Rochelle-Pallice et de la Charente.

Il lui sera adjoint un représentant résidant à Rochefort.

La rémunération du chef du pilotage et de son représentant est assurée par un prélèvement de 4 p. 100 sur toutes les recettes de pilotage de la station de la Charente.

Art. 7. — Le matériel de la station se compose:

D'une forte vedette, demi pontée munie d'un moteur d'une puissance suffisante pour lui permettre d'assurer le service en tous temps en rade de l'île d'Aix.

Art. 8. — Le pilote qui conduit un bâtiment ne peut prétendre à aucune indemnité complémentaire, sauf les cas prévus par le règlement général et qui sont ainsi fixés:

A 480 F pour le service de nuit effectué du coucher au lever du soleil;

A 400 F par journée de présence à bord des navires soumis à des expériences, arrêté à l'avance ou retenu à bord au delà de douze heures pour quelque cause que ce soit et notamment pour veillée d'échouage;

A 280 F par service inutilisé après avoir été convoqué et avoir répondu à cet appel ou attente dépassant une heure;

A 130 F par repas non fourni au pilote pendant son séjour à bord.

Une indemnité myriamétrique fixée par l'article 26 du règlement général. Il est dû en outre au pilote une indemnité de 144 F lorsque le pilote aura été forcé de s'embosser en rivière pour une cause quelconque.

Art. 9. — Une retenue de 13 p. 100 sera exercée sur les recettes de la station pour fournir aux pilotes et à leurs veuves et orphelins, des pensions et des secours conformément aux dispositions de l'article 28 de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes.

Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande déterminera:

1° Les conditions d'âge et de service dans le pilotage que devront réunir les pilotes pour avoir droit à des pensions ou à des secours;

2° Les conditions dans lesquelles des pensions ou des secours seront attribués aux veuves et aux orphelins des pilotes;

3° Le taux de ces pensions et secours ainsi que les dispositions relatives à la gestion des fonds provenant de la retenue prescrite par le paragraphe 1er du présent article.

Art. 10. — Les dispositions transitoires prévues aux articles 13, 14, 15, 16 et 17 du décret portant règlement du pilotage de la station de la Rochelle-Pallice sont applicables à la station de la Charente.

Article 11. — TARIFS

Station de pilotage de la Charente.

Tarif intérieur.

PILOTAGE OU TRAJET	AU-DESSOUS de 15'.	DE 15'1 à 16'.	DE 16'1 à 17'.	DE 17'1 à 18'.	DE 18'1 à 19'.	DE 19'1 à 20'.	DE 20'1 à 21'.	DE 21'1 à 22'.	AU-DESSUS de 22'.	PAR tonneau de jauge.
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
De l'Ile d'Aix à Rochefort et vice versa	3.368	3.852	4.370	4.888	5.450	6.282	7.497	9.343	11.126	0,31
De l'Ile d'Aix à Tonnay-Charente et vice versa	4.001	4.580	5.222	5.852	6.642	7.579	9.006	11.123	13.288	0,71
De l'arrière garde au bassin à flot	621	650	710	775	881	921	1.162	1.541	1.826	0,10
Du bassin à flot à Tonnay-Charente	922	1.036	1.162	1.354	1.464	1.585	1.796	2.088	2.460	0,31
Des appontements et du quai de Tonnay-Charente à l'appontement de Saint-Gohain.	621	650	710	775	881	921	1.162	1.541	1.826	0,10

NOTA. — Le tonnage des navires est arrondi au tonnage supérieur de chaque catégorie: 150, 200, 250, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 900 1.000 tonneaux inclus. Au dessus de 1.000 tonneaux, la taxe est calculée sur le tonnage réel.

Les tarifs ci-dessus sont ceux des navires à propulsion mécanique. Ils sont doublés pour les navires à voiles.

Station de pilotage de la Charente.

De Rochefort à la mer.

TONNAGE	AU-DESSOUS de 15 p.	DE 15 p.1 à 16.	DE 16 p.1 à 17.	DE 17 p.1 à 18.	DE 18 p.1 à 19.	DE 19 p.1 à 20.	DE 20 p.1 à 21.	DE 21 p.1 à 22.	AU-DESSUS de 22 p.	AU-DESSUS de 1.000 tonneaux.
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs	francs.	francs.	
De 0 à 150 tonneaux.....	4.310	4.774	5.321	5.829	6.469	7.225	8.412	10.255	12.069	0,456 F par tonneau.
De 151 à 200 tonneaux.....	4.510	4.974	5.467	6.029	6.669	7.425	8.638	10.456	12.269	
De 201 à 250 tonneaux.....	4.678	5.135	5.683	6.189	6.829	7.585	8.799	10.615	12.430	
De 251 à 300 tonneaux.....	4.849	5.315	5.863	6.368	7.008	8.064	8.980	10.795	12.620	
De 301 à 400 tonneaux.....	5.151	5.615	6.162	6.668	7.308	8.232	9.278	11.091	12.911	
De 401 à 500 tonneaux.....	5.469	5.924	6.615	6.987	7.627	8.383	9.598	11.413	13.228	
DE 501 à 600 tonneaux.....	5.789	6.243	6.761	7.236	7.906	8.662	9.837	11.573	13.507	
De 601 à 700 tonneaux.....	6.028	6.491	7.029	7.546	8.184	8.942	10.155	11.972	13.786	
De 701 à 800 tonneaux.....	6.307	6.770	7.318	7.823	8.464	9.220	10.417	12.251	14.115	
De 801 à 900 tonneaux.....	6.545	7.009	7.557	8.063	8.702	9.459	10.673	12.490	14.304	
De 901 à 1.000 tonneaux.....	6.743	7.207	7.754	8.161	8.900	9.657	10.871	12.688	14.502	

Ces tarifs sont ceux des navires à propulsion mécanique. Ils sont doublés pour les navires à voiles.

Station de pilotage de la Charente.

Tarif extérieur.

DÉSIGNATION	DE 0 à 150 tonneaux.	DE 151 à 200 tonneaux.	DE 201 à 250 tonneaux.	DE 251 à 300 tonneaux.	DE 301 à 400 tonneaux.	DE 401 à 500 tonneaux.	DE 501 à 600 tonneaux.	DE 601 à 700 tonneaux.	DE 701 à 800 tonneaux.	DE 801 à 900 tonneaux.	DE 901 à 1.000 tonneaux.
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
De l'île d'Aix à la mer.	888	1.070	1.212	1.373	1.633	1.918	2.166	2.403	2.637	2.847	3.008
Au-dessus de 1.000 tonneaux, par tonneau de jauge nette: 1,51 F.											
De l'île d'Aix en rade de la Pallice ou de Chef-de-Baie	727	952	1.150	1.333	1.575	1.797	1.979	2.120	2.282	2.423	2.585
Au-dessus de 1.000 tonneaux, par tonneau de jauge nette: 1,20 F.											
De l'île d'Aix à la rade de la Pérotine ou des Trousses.....	464	606	768	909	1.070	1.212	1.373	1.514	1.684	1.818	1.979
Au-dessus de 1.000 tonneaux, par tonneau de jauge nette: 1,51 F.											

Les tarifs ci-dessus sont ceux des navires à propulsion mécanique. Ils sont doublés pour les navires à voiles.

Station de pilotage de la Charente.

De Tonnay-Charente à la mer.

TONNAGE	AU-DESSOUS de 15 p.	De 15 p.1 à 16 p.	De 16 p.1 à 17 p.	De 17 p.1 à 18 p.	De 18 p.1 à 19 p.	De 19 p.1 à 20 p.	De 20 p.1 à 21 p.	De 21 p.1 à 22 p.	AU-DESSUS de 22 p.	AU-DESSUS de 1.000 tonneaux.
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	
De 0 à 150 tonneaux.....	4.999	5.579	6.222	6.878	7.640	8.578	10.004	12.122	14.228	0,187 F par tonneau.
De 151 à 200 tonneaux.....	5.220	5.780	6.440	7.068	7.860	8.430	10.224	12.340	14.308	
De 201 à 250 tonneaux.....	5.398	5.976	6.618	7.247	8.038	8.976	10.402	12.518	14.633	
De 251 à 300 tonneaux.....	5.595	6.174	6.816	7.445	8.236	9.173	10.598	12.716	14.828	
De 301 à 400 tonneaux.....	5.922	6.462	7.146	7.781	8.596	9.592	10.935	13.052	14.828	
De 401 à 500 tonneaux.....	6.276	6.866	7.518	8.302	8.928	9.857	11.291	13.410	15.528	
De 501 à 600 tonneaux.....	6.604	7.198	7.825	8.453	9.244	10.181	11.607	13.724	15.853	
De 601 à 700 tonneaux.....	6.920	7.498	8.141	8.769	9.560	10.498	11.923	14.041	16.156	
De 701 à 800 tonneaux.....	7.310	7.814	8.457	9.085	9.876	10.813	12.239	14.357	16.472	
De 801 à 900 tonneaux.....	7.578	8.090	8.732	9.360	10.154	11.088	12.586	14.638	16.717	
De 901 à 1.000 tonneaux.....	7.746	8.328	8.934	9.596	10.386	11.310	12.748	14.867	16.982	

Ces tarifs sont ceux des navires à propulsion mécanique. Ils sont doublés pour les navires à voiles.

Station de pilotage de Marans.

Art. 1er. — L'effectif de la station de Marans est fixé à deux pilotes.

Art. 2. — Les pilotes de Marans ont le droit exclusif de conduire les navires qui entrent ou qui sortent dans la rivière de Marans.

La limite extérieure de la station est fixée à la rade de la Pallice.

A l'entrée, ils prennent les navires en rade de la Pallice pour les conduire jusqu'au lieu de leur destination.

Ils sont informés de l'arrivée des navires téléphoniquement par les pilotes de la station de la Rochelle-Pallice.

A la sortie, ils laissent les navires en rade de la Pallice où ils sont remplacés par les pilotes de la station de la Rochelle-Pallice qui les conduisent jusqu'à la mer. Cette dernière station est avisée téléphoniquement de l'arrivée du navire.

Art. 3. — Par application des dispositions générales, les indemnités supplémentaires à payer aux pilotes de Marans sont fixées ainsi qu'il suit:

A 200 F pour service effectué entre le coucher et le lever du soleil;

A 280 F pour service inutilisé, après que le pilote aura été convoqué et aura répondu à cet appel;

A 400 F par jour de présence à bord des navires soumis à des expériences, retenue à bord au delà de douze heures pour quelque cause que ce soit, ou déplacement hors du lieu de résidence fixé à Charron;

A 130 F par repas non fourni au pilote pendant son séjour à bord;

Le cas échéant, à une indemnité myriamétrique fixée par l'article 26 du règlement général.

Les navires se rendant dans le port de Marans payent en outre au pilote, indépendamment de la somme fixée pour le parcours, une somme de 400 F pour amarrage à l'écluse du Brault, quel que soit le tonnage du navire. La même somme est payée à la sortie.

Article 4. — TARIFS

PARCOURS	TONNAGE					
	De 100 tonneaux et au-dessous.	De 101 à 150 tonneaux.	De 151 à 200 tonneaux.	De 201 à 250 tonneaux.	De 251 à 300 tonneaux.	Par 100 tonneaux au-dessus de 300 tonneaux.
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
De la rade de la Pallice à la rade de l'Aiguillon et vice versa	624 »	752 »	888 »	1.016 »	1.444 »	128 »
De la rade de l'Aiguillon au Brault et vice versa	453 »	515 »	567 »	608 »	665 »	108 »
Du Brault au port de Marans et vice versa	309 »	343 »	375 »	411 »	446 »	69 »

Les prix fixés par ces tarifs ne varient pas que le pilote ait été forcé ou non de mouiller pendant le trajet.

Ils sont applicables aux navires à propulsion mécanique. Les prix sont doublés pour les navires à voiles.

Art. 5. — Une retenue de 13 p. 100 sera exercée sur les recettes de la station pour assurer aux pilotes et à leurs veuves et orphelins des pensions et des secours conformément aux dispositions de l'article 24 de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes. Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande déterminera:

1° Les conditions d'âge et de service dans le pilotage que devront réunir les pilotes pour avoir droit à des pensions et à des secours;

2° Les conditions dans lesquelles des pensions ou des secours seront attribués aux veuves et orphelins des pilotes;

3° Le taux de ces pensions et secours ainsi que les dispositions relatives à la gestion des fonds provenant de la retenue prescrite par le paragraphe 1er du présent article.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics et des transports,

JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,

A. PHILIP.

Décret n° 47-1670 du 21 août 1947 portant modification du règlement de pilotage de la Gironde.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale,

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 3 juin 1932 portant règlement local des stations de la Gironde et de la Dordogne;

Vu l'enquête réglementaire,

Décrète:

ARTICLE 1er

Le décret du 3 juin 1932 portant règlement local des stations de pilotage de la Gironde et de la Dordogne est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 2

Article 1er.

Le règlement général de pilotage approuvé par décret du 14 décembre 1929 et modifié par décret du 8 août 1931 est applicable aux stations de l'estuaire de la Gironde, de Bordeaux et de la Dordogne.

Article 2.

REGLEMENT LOCAL

DES STATIONS DE LA GIRONDE ET DE LA STATION DE LA DORDOGNE

Dispositions communes aux stations.

Art. 1er. — Les limites dans lesquelles le pilotage est obligatoire en Gironde et Dordogne sont déterminées:

A l'extérieur par le méridien passant par la bouée d'atterrissage jusqu'au parallèle de la Négade;

A l'intérieur en Garonne par la limite amont du port de Bordeaux (île d'Arcins) et en Dordogne jusqu'à la limite amont du port de Libourne.

Entre ces limites extrêmes, une ligne partant de l'amont du chenal de Mortagne et aboutissant au sémaphore de Saint-Nicolas sépare les zones d'activité des stations de l'estuaire et de Bordeaux; en Dordogne, la limite du port autonome de Bordeaux (P. K. 40) sépare les zones d'activité des stations de Bordeaux et de la Dordogne.

Le pilotage de la Gironde est assuré par deux stations:

Station de l'estuaire de la Gironde;

Station de Bordeaux.

Le pilotage de la Dordogne est assuré par la station de la Dordogne.

A l'intérieur de leur zone respective, les pilotes assistent les navires tant à la montée qu'à la descente, ainsi que dans leurs déplacements.

Ils doivent assurer leur mouillage et leur amarrage aux postes qui leur sont attribués par les services du port de Bordeaux, à savoir:

a) Les pilotes de l'estuaire assurent le mouillage des navires sur les rades du Verdon et de Royan, leurs amarrage et démarrage au môle d'escale du Verdon et dans les ports de Port-Bloc, Talmont et Mortagne, ainsi que leurs déplacements entre ces différents ports;

b) Les pilotes de Bordeaux assurent l'amarrage et le démarrage des navires dans tous les ports compris dans leur zone d'activité, ainsi que leurs déplacements entre ces différents ports;

c) Les pilotes de la Dordogne prennent à Bourg pour les monter à Libourne et dans les ports intermédiaires les navires qui ont cette destination.

Ils conduisent jusqu'à Bourg, où ils sont relevés par les pilotes de la station de Bordeaux, les navires à destination de Bordeaux, de Pauillac ou allant à la mer. Par exception, ils conduisent jusqu'à Blaye, Ambès et Furt les navires venant de Libourne ou d'un port de leur zone avec cette destination.

Art. 2. — La direction du pilotage dans les stations énumérées à l'article précédent est exercée par un chef de pilotage, nommé par le ministre chargé de la marine marchande sur la proposition du directeur de l'inscription maritime à Bordeaux. Sa résidence est fixée à Bordeaux.

Un sous-chef de pilotage, résidant au Verdon, est chargé, sous l'autorité du chef du pilotage, de la surveillance du service de l'embouchure de la Gironde. Il est nommé par le ministre chargé de la marine marchande sur la proposition du directeur de l'inscription maritime.

En cas d'indisponibilité momentanée du sous-chef du pilotage, un pilote désigné par le directeur de l'inscription maritime sur la proposition du chef du pilotage et après consultation des pilotes de la Gironde est appelé à le suppléer.

La limite d'âge des candidats aux fonctions de pilote dans les stations de l'estuaire et de Bordeaux est fixée à trente-trois ans.

Les candidats aux fonctions de pilote des stations de l'estuaire et de Bordeaux devront être titulaires du brevet de capitaine au long cours ou de capitaine de la marine marchande pour le premier concours qui suivra la parution du présent décret.

Pour les concours suivants, les capitaines au long cours seront seuls admis à se présenter.

Art. 3. — Le matériel qui est commun aux deux stations de l'estuaire et de Bordeaux comprend:

Pour l'estuaire: deux vapeurs type chalutier d'une jauge minimum de 200 tonneaux.

Pour le Verdon: quatre canots à moteur d'une jauge minimum de 10 tonneaux, un local à terre destiné à abriter les services du sous-chef du pilotage et à loger les pilotes de l'estuaire et de Bordeaux en attente au Verdon.

Pour Bordeaux: six canots à moteur d'une jauge minimum de 4 tonneaux.

A Bordeaux et à Pauillac: un local destiné à abriter les pilotes en attente.

A Royan: un local destiné à servir de bureau.

Art. 4. — En application de l'article 29 du règlement général, le matériel indiqué à l'article 3 ci-dessus est la propriété des pilotes à titre collectif.

Art. 5. — Le matériel est géré conformément à l'article 30 du règlement général dans les conditions qui seront déterminées par un règlement de service intérieur, approuvé par le directeur de l'inscription maritime à Bordeaux et arrêté d'accord avec les pilotes des deux stations de l'estuaire de Bordeaux.

Art. 6. — Il est constitué une caisse de matériel destinée à couvrir:

1° Toutes les dépenses d'exploitation d'armement et de réparations courantes;

2° Les dépenses de grosses réparations et remplacements, et l'amortissement;

3° Les traitements du chef et du sous-chef du pilotage de la Gironde;

4° Les dépenses de fonctionnement du service central et des stations;

5° Les allocations familiales des pilotes.

Cette caisse est alimentée par une taxe au tonneau de jauge nette, précisée aux articles 27 et 41 ci-après donnant le détail de la repartition des taxes de pilotage.

La caisse du matériel assure, en outre, la gérance de la comptabilité de la direction du pilotage.

Art. 7. — Les pilotes, leurs veuves et leurs orphelins reçoivent des pensions et secours d'une caisse établie conformément aux dispositions des articles 32 et 33 du règlement général.

Dans un délai de six mois, un arrêté du ministre chargé de la marine marchande fixera, en conformité des mêmes articles, les conditions de gestion et de fonctionnement de la caisse commune aux pilotes des anciennes stations de Bordeaux et de Pauillac et de la caisse spéciale aux pilotes de la station de l'estuaire et fixera le taux des pensions et secours.

Chaque caisse sera administrée par une commission composée de l'administrateur, chef du quartier, président, et de quatre pilotes désignés par leurs collègues.

Art. 8. — Le chef et le sous-chef de pilotage sont rémunérés de la façon suivante:

Le chef du pilotage reçoit une rémunération égale au salaire d'un pilote le plus favorisé dégagé de toute obligation et augmenté de 15 p. 100;

Le sous-chef du pilotage reçoit une rémunération égale au salaire d'un pilote le plus favorisé, dégagé de toute obligation et augmenté de 7,5 p. 100.

Les frais afférents à leurs fonctions leur seront remboursés sur pièces justificatives par la caisse du matériel.

Le chef et le sous-chef du service du pilotage peuvent cumuler leurs appointements avec une pension de retraite acquise en dehors du pilotage ou avec une pension sur les caisses des invalides de la marine; mais il est interdit de recevoir aucune autre allocation.

S'ils sont recrutés parmi les pilotes ou anciens pilotes, ils conservent les droits acquis par eux dans le pilotage au moment de leur nomination; mais ils ne peuvent bénéficier de la pension attribuée aux anciens pilotes qu'au moment où ils cessent d'exercer leur fonction.

Dans le cas où ils sont recrutés parmi les pilotes en activité, ils conservent d'ailleurs tous les droits attachés au brevet de pilote.

Art. 9. — Tout pilote qui est arrêté à l'avance par un capitaine étant dès lors enlevé au service général reçoit, du moment où il est arrêté, une indemnité journalière fixée par le règlement de chaque station et a droit à l'indemnité de nourriture; l'indemnité cesse le jour où le navire appareille.

Art. 10. — Toutes les fois qu'une embarcation de pilotage est retenue pour le service d'un bâtiment en dehors du service de pilotage proprement dit, le pilotage perçoit une somme de 500 F. Les ports d'ordres donnent droit à la perception de la somme de 250 F.

Ces sommes sont versées entièrement à la caisse du matériel.

Art. 11. — Tout pilote appelé dans un port non compris dans les limites de sa station pour y prendre un navire, ou débarqué dans un port situé hors des limites de sa station, reçoit, outre l'indemnité de conduite prévue à l'article 26 du règlement général une indemnité de 400 F par jour passé hors de sa station.

Art. 12. — Lorsqu'un bâtiment à voiles ou à vapeur en remorque un ou plusieurs autres, le pilotage est obligatoire à bord de chacun des bâtiments remorqueurs ou remorqués. Chaque navire paye le double de ce qu'il aurait payé s'il avait navigué seul.

Tous les navires faisant partie d'un convoi doivent acquitter la taxe de pilotage

Art. 13. — Tout navire ou engin flottant dont la jauge nette n'a pas été établie est considéré comme ayant un tonnage net égal au tiers de son déplacement avec minimum de 150 tonneaux.

Les bâtiments en essais payent, en sus du pilotage normal, une indemnité correspondant à un mouvement par tour de base complet.

Les opérations de régulation ou de compensation de compas sont rétribuées sur la base de deux manœuvres par période de six heures, toute période commencée étant due.

Art. 14. — Tout navire qui, en cours de route, s'arrête pour effectuer une opération commerciale ou pour convenances du capitaine, doit rétribuer le pilote sur la base d'une manœuvre.

Art. 15. — Tout pilotage, manœuvre ou veille effectué de nuit, c'est-à-dire commencé ou terminé entre l'heure du coucher du soleil et celle de son lever, donne droit pour le pilote à une indemnité particulière de 200 F. En ce cas, les bons doivent obligatoirement faire mention de l'heure à laquelle le pilotage, mouvement ou veille aura été commencé ou terminé.

Art. 16. — L'indemnité journalière prévue aux articles 21, 26, 27 et 28 du règlement général est de 400 F, toute journée commencée étant due en entier.

Tout navire commandant le pilote puis le décommandant payera l'indemnité journalière de 400 F. A cette indemnité s'ajouteront des indemnités de déplacements et de vivres.

Art. 17. — La nourriture est due au pilote si le service commence avant huit heures du matin pour le petit déjeuner, douze heures et dix-neuf heures pour les principaux repas ou si la cessation du service a lieu après ces mêmes heures.

Dans tous les cas, le pilote a droit au coucher et à la nourriture pendant le temps où il est au service du navire ou, à défaut, à une indemnité personnelle de 150 F pour chacun des principaux repas et de 50 F pour le petit déjeuner.

Le coucher comporte la mise à la disposition du pilote d'au moins un canapé et un oreiller et deux couvertures, faute de quoi le pilote aura droit à une indemnité personnelle de 200 F.

Art. 18. — Toute distance non entièrement parcourue est acquise au pilote qui l'a commencée, pourvu toutefois que l'interruption soit due à une circonstance indépendante de la volonté du pilote.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX STATIONS

Station de l'estuaire.

Art. 19. — Le nombre des pilotes de l'estuaire de la Gironde est fixé à trente.

Ils concourent entre eux pour tous les pilotages d'entrée et de sortie de la rivière et les manœuvres dans les avant-ports de Talmont, de Mortagne et du Verdon, y compris les amarrages au môle d'escale du Verdon.

Art. 20. — Les pilotes de la station de l'estuaire montent jusqu'au Verdon les bâtiments qu'ils ont pris en mer. Ils sont relevés au Verdon par les pilotes de Bordeaux. Si le pilote de Bordeaux ne se présente pas, ils sont tenus de conduire les navires au mouillage. Ils doivent mettre le signal d'appel du pilote par le travers de Royan.

Les pilotes de la station de l'estuaire sont chargés de prendre les bâtiments au Verdon, pour les conduire à la mer.

A cet effet, les pilotes de Bordeaux descendant les bâtiments astreints au pilotage qui ne doivent pas mouiller au Verdon sont tenus de mettre le signal d'appel du pilote dès qu'ils sont par le travers de Talmont, et ils sont obligatoirement relevés au Verdon par les pilotes de la station de l'Estuaire.

Si le pilote de l'Estuaire ne se présente pas, ils doivent conduire le navire au mouillage.

Les pilotes de la station de l'Estuaire prennent en outre, dans les ports de Talmont et de Mortagne les navires à destination des ports amont et les conduisent au Verdon où ils sont obligatoirement relevés par les pilotes de Bordeaux.

Art. 21. — Lorsque, par suite de mauvais temps, le pilote de l'Estuaire ne peut transbordier du bateau pilote sur le navire à piloter et que le pilote se présente à l'intérieur des passes, le pilotage est dû intégralement si le pilote du bord du bateau pilote conduit, par signaux, le navire dans ce chenal.

Lorsqu'un pilote est commandé pour conduire un navire au Pertuis ou dans tout autre port, il reçoit, de ce fait, un pilotage spécial à raison de cette circonstance. Ce pilotage spécial en sus, basé sur la jauge nette du navire, est égal au montant perçu pour l'entrée dans l'Estuaire ou pour la sortie en mer. Ce pilotage en sus, est dû également au pilote de l'Estuaire qui est commandé pour prendre un navire, en dehors de sa zone, pour le conduire jusqu'au Verdon.

Art. 22. — L'indemnité supplémentaire à payer aux pilotes de l'Estuaire de la Gironde pour séjour forcé à bord des voiliers ou vapeurs est portée uniformément à 400 F par jour. Cette même indemnité est allouée au pilote appelé à bord d'un navire et congédié dans la même journée par suite de non départ du navire.

Tout navire entrant en Gironde sous la conduite d'un pilote qui serait retenu au large des passes par l'état du temps de la mer, de la marée, ou par toute autre cause de force majeure, devra payer à ce pilote une indemnité journalière de 400 F.

Art. 23. — TARIFS DE LA STATION DE L'ESTUAIRE

Tarif de pilotage.

PARCOURS	PAR TONNEAU de jauge nette.
	francs.
1° De la mer à Royan ou au Verdon ou vice versa.....	6,654
2° De Mortagne ou Talmont au Verdon ou vice versa...	2,105

Manœuvres.

	francs
Moins de 1.000 tonnes de jauge nette	966
De 1.001 à 1.500 tonnes de jauge nette	1.104
De 1.501 à 2.000 tonnes de jauge nette	1.242
De 2.001 à 2.500 tonnes de jauge nette	1.380
De 2.501 à 3.000 tonnes de jauge nette	1.518
De 3.001 à 3.500 tonnes de jauge nette	1.702
De 3.501 à 4.000 tonnes de jauge nette	1.840
De 4.001 à 4.500 tonnes de jauge nette	2.024
De 4.501 à 5.000 tonnes de jauge nette	2.162
De 5.001 à 5.500 tonnes de jauge nette	2.346
De 5.501 à 6.000 tonnes de jauge nette	2.484
De 6.001 à 6.500 tonnes de jauge nette	2.622
Au-dessus de 6.500 tonnes.....	2.760

Art. 24. — Les navires à voiles jaugeant plus de 100 tonneaux et les navires à vapeur jaugeant plus de 150 tonneaux sont tenus de prendre un pilote pour toutes les manœuvres à effectuer dans la zone de la station. Ils sont tenus également de prendre un pilote pour les manœuvres qu'ils ont à effectuer en rivière, à moins qu'il ne s'agisse de déplacement effectué le long du même quai et ne dépassant pas la longueur du navire.

Les changements de poste ou de mouillage sont rétribués sur la base de deux manœuvres. Le tarif des manœuvres est majoré de 20 p. 100 pour les navires sans pression.

Tout appareillage d'un quai, d'un appontement, d'un môle, d'un coffre, d'un autre navire, donne droit à la perception d'une taxe de manœuvre qu'il y ait eu ou non évitage du navire à l'occasion de cet appareillage.

Tout amarrage à un quai, un appontement, un môle, un coffre ou un autre navire, donne droit à la perception d'une manœuvre.

Tout nouvel appareillage d'un navire qui, en cours de route, aura dû mouiller, ne donnera lieu à la perception de la taxe de manœuvre qu'autant que le pilote aura été contraint à une présence de plus de douze heures à bord.

Art. 25. — Les veillées dites de sécurité et d'amarrage, les veillées en mer ou au mouillage sont rétribuées sur la base d'une manœuvre par période de douze heures, toute période commencée étant due.

Art. 26. — Les pilotes nouvellement reçus ne peuvent, pendant les trois mois qui suivent leur nomination, conduire que des navires dont le tirant d'eau est inférieur à six mètres.

Art. 27. — Le produit des taxes de pilotage à la tonne de jauge nette fixées à l'article 23 ci-dessus sera réparti entre les diverses caisses de pilotage suivant le tableau ci-après:

PARCOURS	SOMME à répartir.	CAISSE du matériel.	PILOTES (salaires, retraites, pensions) (1).
	francs.	francs.	francs.
1° De la mer à Royan ou au Verdon ou vice-versa	6,654	2,797	3,857
2° De Mortagne ou Talmont au Verdon ou vice-versa	2,105	0,842	1,263

(1) Sur les sommes figurant dans cette colonne retenue de 1,70 p. 100 pour frais professionnels.

Art. 28. — RÉDUCTIONS DES TARIFS DE PILOTAGE ET DE MANŒUVRES

1° Bénéficient d'une réduction de 50 p. 100 les navires escalant au môle du Verdon sous réserve des conditions suivantes:

a) Le navire doit venir de la mer, sans visiter d'autre port de la Gironde et s'amarrer au môle pour y débarquer ou embarquer des passagers, les bagages, les sacs et colis postaux ou des marchandises dans la limite de 400 tonnes.

b) Le séjour au môle ne doit pas dépasser 24 heures, à moins que l'état du temps ne s'oppose au départ avant l'expiration de ce délai. Cette disposition ne s'applique pas aux navires transportant exclusivement les touristes et ne faisant aucune opération commerciale.

2° Bénéficient d'une réduction de 15 p. 100 les chalutiers pratiquant la pêche, effectuant deux voyages sur Bordeaux entre le 1er janvier et le 31 décembre de la même année.

3° Bénéficient d'une réduction de 8 p. 100:

a) Les lignes françaises et étrangères qui assurent un service sur la C.O.A. à condition que leurs navires effectuent un service régulier comportant normalement au moins deux départs de Bordeaux par mois;

a') Les lignes françaises et étrangères qui assurent un service sur l'Extrême-Orient à condition que leurs navires effectuent un service régulier comportant normalement au moins un départ de Bordeaux par mois;

b) Les navires affectés à un service sur l'Algérie ou le Maroc;

c) Les navires armés au cabotage national d'une jauge nette inférieure à 500 tonnes et les navires des lignes régulières en provenance ou à destination d'un port français, d'un tonnage net inférieur à 1.300 tonnes à condition que les navires de ces deux catégories effectuent sur le port de Bordeaux un service régulier comportant trois voyages au moins par mois.

Les réductions prévues portent exclusivement sur la partie des tarifs à la tonne afférente à la caisse des pilotes et sur les manœuvres (excepté les veillées).

Station de Bordeaux.

Art. 29. — L'effectif de la station de Bordeaux est fixé à 54 pilotes.

Art. 30. Les pilotes de Bordeaux sont chargés:

1° A la montée, du pilotage des navires du Verdon à Bordeaux, Pauillac, Trompeloup, Blaye, Furt, la Roque, Bourg, Ambes, le Marquis et tout autre port compris dans leur zone d'activité; de l'amarrage et du mouillage des navires dans ces différents ports et éventuellement d'une veillée de sécurité ou de mouillage en rivière à bord.

2° A la descente, du pilotage des navires se rendant de Bordeaux ou de tout autre port de la rivière compris dans leur zone d'activité au Verdon, où ils sont obligatoirement relevés par les pilotes de la station de l'estuaire.

Ils doivent mettre le signal d'appel du pilote par le travers de Talmont; si le pilote de l'estuaire ne se présente pas, le pilote de Bordeaux est tenu de conduire le navire au mouillage.

3° De tous les déplacements de navires entre les différents ports de rivière compris dans leur zone d'activité, ainsi que tous les déplacements entre les mouillages, postes et installations d'amarrage définitives ou provisoires situés entre le Verdon et Bordeaux.

4° Des changements de place et manœuvres des navires dans toute l'étendue du port de Bordeaux (y compris les bassins à flot et Bassens), ainsi que les manœuvres de navires dans tous les ports compris dans leur zone d'activité.

Art. 31. — **Toute demande de pilote pour une manœuvre à effectuer dans le port de Bordeaux et ses annexes et dans tous les autres ports de la rivière échelonnés du Verdon à Bordeaux, doit être accompagnée d'une justification écrite de la manœuvre pour les services du port.**

Veillées de sécurité.

Art. 32. — Une veillée de sécurité pourra être effectuée par le pilote qui aura amarré un navire, lorsque cette veillée aura été ordonnée par la capitainerie du port.

L'ordre de veille devra être signifié au pilote par un bon de veille signé de l'officier de port.

Quand un pilote assure une veillée de sécurité, le capitaine doit mettre à sa disposition une bordée commandée par un officier. Dans le cas où le capitaine ne pourrait ou ne voudrait satisfaire à cette obligation, la capitainerie doit mettre au service du pilote une équipe spéciale rémunérée aux frais du navire.

Le pilote de veille a droit à la nourriture et au logement pendant son séjour à bord.

Le veillée de sécurité prend fin dès que le navire flotte à nouveau.

Veillées de mouillage.

Art. 33. — Des veillées de mouillage peuvent être ordonnées par la capitainerie du port en cas de mouillage en rivière ou d'amarrage sur coffre; signification en sera faite au pilote par la délivrance d'un bon de veille signé de l'officier de port.

Un bon de veille sera établi pour chaque période de douze heures, toute période commencée est due.

La veillée de mouillage prend fin sur ordre de l'officier de port.

Art. 34. — TARIFS DE LA STATION DE BORDEAUX

Tarif de pilotage.

PARCOURS	PAR TONNEAU de jauge nette.
	francs.
1. Du Verdon à Pauillac ou *vice versa*.....	4,266
2. De Pauillac à Bordeaux ou *vice versa*.....	4,266
3. De Pauillac à Blaye, Furt, Bourg, Ambes, la Roque ou *vice versa*.....	3,640
4. De Pauillac au Marquis ou *vice versa*.....	4,175
5. De Bordeaux au Marquis ou *vice versa*.....	0,350
6. De Bordeaux à Blaye ou *vice versa*.....	4,266
7. De Bordeaux à Furt, la Roque, Bourg, Ambes ou *vice versa*.....	3,410
8. De l'un des ports de Blaye, Furt, la Roque, Bourg, Ambes à un autre de ces ports.	2,050

Manœuvre.

Moins de 1.000 tonneaux de jauge nette, 966 F.

De 1.001 à 1.500 tonneaux de jauge nette, 1.104 F.

De 1.501 à 2.000 tonneaux de jauge nette, 1.242 F.

De 2.001 à 2.500 tonneaux de jauge nette, 1.380 F.

De 2.501 à 3.000 tonneaux de jauge nette, 1.518 F.

De 3.001 à 3.500 tonneaux de jauge nette, 1.702 F.

De 3.501 à 4.000 tonneaux de jauge nette, 1.840 F.

De 4.001 à 4.500 tonneaux de jauge nette, 2.024 F.

De 4.501 à 5.000 tonneaux de jauge nette, 2.162 F.

De 5.001 à 5.500 tonneaux de jauge nette, 2.346 F.

De 5.501 à 6.000 tonneaux de jauge nette, 2.484 F.

De 6.001 à 6.500 tonneaux de jauge nette, 2.622 F.

Au-dessus de 6.500 tonneaux, 2.760 F.

Art. 35. — Tout accostage à un quai, à un appontement, à un môle, à un coffre, à un autre navire, de même que tout appareillage d'un quai, d'un appontement, d'un môle, d'un coffre, d'un autre navire, donne droit à la perception d'une taxe de manœuvre, qu'il y ait ou non évitage d'un navire à l'occasion de cette manœuvre.

Tout nouvel appareillage (exception faite pour les navires en attente au Verdon) d'un navire qui en cours de route aura dû mouiller en rivière, donnera lieu à la perception d'une manœuvre par période de 12 heures de présence à bord en sus de la première période de 12 heures. Chaque période commencée est due. La première période commence à l'heure fixée pour le premier appareillage.

Tout changement de place effectué dans le port de Bordeaux ou dans les ports annexes donnera lieu à la perception de deux manœuvres.

Tout navire entrant dans les bassins à flot, docks flottants ou cales sèches ou en sortant, payera une manœuvre supplémentaire. Une majoration de 20 p. 100 sera due, sur le prix d'une manœuvre, pour chaque passage de ponts ou pertuis.

Toute manœuvre effectuée sans pression sera majorée de 20 p. 100.

Les navires à voiles jaugeant plus de 100 tonneaux et les navires à vapeur jaugeant plus de 150 tonneaux sont tenus de prendre un pilote pour toutes les manœuvres à effectuer dans la zone de la station.

Ils sont tenus également de prendre un pilote pour les manœuvres qu'ils ont à effectuer en rivière, à moins qu'il ne s'agisse de déplacements effectués le long du même quai et ne dépassant pas la longueur du navire.

Les veillées de sécurité et de mouillage sont rémunérées sur la base d'une manœuvre.

Les veillées supplémentaires et manœuvres supplémentaires effectuées dans les ports de Blaye, Furt, Ambes, Bourg, le Marquis, donneront lieu à la perception de 320 F chaque fois que ces veillées ou manœuvres n'auront pas été précédées ou suivies d'un pilotage effectif.

Art. 36. — Lorsqu'un navire trouve son poste engagé soit par un navire, soit par du matériel, ce qui l'oblige à attendre que le poste soit dégagé, à mouiller ou à manœuvrer pour faciliter ce dégagement, ou bien s'il doit attendre pour s'amarrer dans des conditions spéciales, une rémunération supplémentaire d'une manœuvre est due au pilotage à condition que l'attente soit égale ou supérieure à deux heures.

Art. 37. — Après un séjour de 12 heures à bord des navires, il est alloué au pilote une indemnité de 500 F par marée, toute marée commencée étant due.

Le délai de 12 h. commence à courir:

1° De l'heure de la réclamation si elle est faite dans la journée et le départ fixé pour minuit ou avant minuit;

2° De minuit si le départ a été fixé entre minuit et 6 heures;

3° De 6 heures si le départ a été fixé entre 6 heures et 12 heures.

Art. 38. — Toute demande d'un pilote pour un service à effectuer dans les limites de la station, doit être accompagnée d'une justification écrite de la manœuvre par les services du port. Elle doit préciser l'heure de la commande du pilote et l'heure prévue pour la manœuvre.

Le pilote devra être prévenu 24 h. à l'avance pour tout service à effectuer dans les ports annexes de Pauillac, Blaye, Furt, Bourg, et 12 h. à l'avance pour les services à effectuer dans les ports d'Ambès et du Marquis faute de quoi il ne saurait être rendu responsable d'un retard supporté par le navire.

De même, les pilotes ne sauraient être rendus responsables du retard supporté par le navire lorsque la commande aura été effectuée en dehors des heures normales d'ouverture du bureau (8 h., 18 h.)

Art. 39. — Dans un délai de 6 mois à dater du présent décret, devra être mis au point le règlement intérieur de la station prévu à l'article 17 du décret du 14 décembre 1929.

Art. 40. — Les pilotes nouvellement reçus ne peuvent, pendant les trois mois qui suivent leur nomination, conduire que des navires dont le tirant d'eau est inférieur à 6 m. et dont la longueur ne dépasse pas 100 mètres.

Art. 41. — Le produit des taxes de pilotage à la tonne de jauge nette fixées à l'article 34 ci-dessus sera réparti entre les diverses caisses de pilotage suivant le tableau ci-après:

PARCOURS	SOMME à répartir.	CAISSE du matériel.	PILOTES (salaires, pensions, retraites) (1).
1. — Du Verdon à Pauillac ou vice versa....	4,266	1,706	2,560
2. — De Pauillac à Bordeaux ou vice versa..	4,266	1,706	2,560
3. — De Pauillac à Blaye, Furt, Bourg, Ambes, la Roque ou vice versa.....	3,640	1,455	2,185
4. — De Pauillac au Marquis ou vice versa..	4,175	1,650	2,525
5. — De Bordeaux au Marquis ou vice versa..	0,350	0,060	0,290
6. — De Bordeaux à Blaye ou vice versa....	4,266	1,706	2,560
7. — De Bordeaux à Furt, la Roque, Bourg, Ambes et vice versa.....	3,410	1,360	2,050
8. — De l'un des ports de Blaye, Furt, la Roque, Bourg, Ambes, à un autre de ces ports	2,050	0,820	1,230

(1) Sur les sommes figurant dans cette colonne, retenue de 2,35 p. 100 pour frais professionnels.

Réductions des tarifs de pilotage et de manœuvre.

Art. 42. — Même libellé que l'article 28 ci-dessus.

Station de la Dordogne.

Art. 43. — L'effectif de la station de la Dordogne est fixé à 1 pilote.

La limite d'âge est fixée à 35 ans.

Art. 44. — Le pilote de la Dordogne prend à Bourg pour les monter à Libourne ou les ports intermédiaires les navires qui ont cette destination.

Il conduit jusqu'à Bourg, où il est relevé par le pilote de la station de Bordeaux, les navires à destination de Bordeaux, de Pauillac, ou allant à la mer. Par exception, il conduit jusqu'à Blaye, Ambes, Furt, les navires venant de Libourne ou d'un port de sa zone avec cette destination.

Art. 45. — Le pilote de la Dordogne est chargé des manœuvres des bâtiments dans la rade, d'un mouillage à l'autre, depuis le pont en pierre jusqu'à Forneaux-sur-Dordogne et depuis la pointe du Pavillon jusqu'au pont suspendu sur l'Isle.

Art. 46. — Il ne peut être accompli en rade nul déplacement ni démarrage sans la permission de l'officier de port.

Art. 47. — L'indemnité journalière prévue aux articles 21, 26, 27 et 28 du règlement général est de 400 F, toute journée commencée étant due en entier.

Art. 48. — TARIFS DE LA STATION DE LA DORDOGNE

PARCOURS	PAR TONNEAU de jauge nette.
	francs.
1° De Libourne à Bourg ou vice-versa	6,04
2° De Caverne à Bourg, Libourne ou vice-versa	3,02
3° De Libourne à Blaye, Furt, Ambes, la Roque ou vice-versa	8,05
4° De Caverne à Blaye, Furt, Ambes, la Roque ou vice-versa	5,03

Les sommes ci-dessus doivent être majorées de 3 p. 100 pour participation aux frais de gérance du matériel.

Manœuvres.

Mêmes tarifs que ceux figurant à l'article 23 (station de l'Estuaire) et à l'article 34 (station de Bordeaux).

Art. 49. — Il est institué pour une durée de six mois, par arrêté du ministre des travaux publics et des transports, une commission présidée par le directeur de l'inscription maritime à Bordeaux et comprenant des représentants du port autonome, de la chambre de commerce et des pilotes.

Cette commission est chargée de contrôler les comptes des stations de pilotage de la Gironde.

ARTICLE 5

Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics et des transports,

JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,

A. PHILIP.

Décret n° 47-1671 du 21 août 1947 portant modification du règlement local de la station de pilotage de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale;

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 2 juin 1931 portant règlement local de la station de pilotage de Port-Saint-Louis-du-Rhône;

Vu les décrets des 27 décembre 1934, 5 septembre 1936, 1er juillet 1937, 4 août 1938, modifiant les tarifs de pilotage de la station;

Vu l'enquête réglementaire,

Décrète:

Art. 1er. — Le décret du 2 juin 1931 portant règlement de pilotage de la station de Port-Saint-Louis-du-Rhône est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes:

Art. 1er. — Le pilotage est obligatoire entre la mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône soit par le canal Saint-Louis, soit par le fleuve.

Art. 2. — L'effectif de la station de Port-Saint-Louis-du-Rhône est fixé à six pilotes qui résident à leur convenance soit à Port-Saint-Louis, soit au débouché du canal Saint-Louis, dans le golfe de Fos.

L'administrateur de l'inscription maritime à Martigues désigne parmi eux, sur la proposition de l'officier de port, un patron et un sous-patron.

Art. 3. — Les pilotes de Port-Saint-Louis-du-Rhône sont tenus d'avoir en propriété collective, le matériel ci-après désigné:

1° Pour le service du canal: un canot de 7 mètres au moins, en partie ponté, solidement construit et bien gréé, à moteur, et muni de bonnes voiles et de tous les agrès, amarres et engins nécessaires;

2° Pour l'embouchure du Rhône, un deuxième canot à moteur, de six mètres de long au minimum, également pourvu de tous les agrès nécessaires.

Art. 4. — Les pilotes assurent l'exploitation de leur matériel à titre collectif par leur syndicat professionnel.

Art. 5. — Les pilotes, leurs veuves et orphelins reçoivent des pensions et secours d'une caisse établie conformément aux dispositions des articles 32 et 33 du règlement général.

La caisse est administrée par une commission composée de l'administrateur de l'inscription maritime, président, et de deux pilotes désignés par leurs collègues.

Art. 6. — Les tarifs de pilotage par le canal, de la mer à Port-Saint-Louis-du-Rhône, ou *vice versa*, pour les navires qui y sont assujettis et pour tous ceux qui font appel aux pilotes sont établis de la façon suivante:

1° Les navires à propulsion mécanique payent à l'entrée comme à la sortie, 2,50 F;

2° Les navires à voiles ou remorqués payent le double tarif.

Le minimum de perception est de 800 F par opération.

Art. 7. — Les mouvements intérieurs sont frappés d'une taxe d'un franc par tonneau de jauge nette.

Le minimum de perception est de 800 F par opération.

L'indemnité journalière prévue aux articles 21, 26, 27, 28 du règlement général est fixée à 600 F;

L'indemnité de nourriture à 130 F par repas;

L'indemnité myriamétrique à 80 F par myriamètre.

Lorsqu'un pilote se sera rendu à bord d'un navire en partance pour effectuer un mouvement ou une opération, et que le départ ou l'opération n'aura pas lieu, il lui sera payé une indemnité de 400 F.

En outre, en cas d'attente dépassant une heure, soit sur l'ancre, soit dans le port en prévision d'une sortie ou d'un mouvement, il sera alloué au pilote une indemnité de 160 F par heure.

Art. 8. — Les taxes afférentes au pilotage de jour et de nuit pour l'embouchure du Rhône seront les mêmes que celles fixées pour le pilotage dans le canal de Saint-Louis.

Les navires à destination ou en provenance du Rhône passant dans le bassin de Port-Saint-Louis, payent en plus des taxes prévues pour ce dernier port, une indemnité supplémentaire égale au tarif des mouvements intérieurs tel qu'il est défini à l'article 7 ci-dessus.

Art. 9. — Les navires qui réclament l'assistance du pilote du canal de Saint-Louis doivent arborer, en tête de mât de l'avant, au-dessous du pavillon de pilote, le pavillon national ou tout autre pavillon à leur disposition. Ce second pavillon constitue le signal spécial des pilotes de canal.

Art. 10. — Tout capitaine ou patron de navire à destination de Port-Saint-Louis-du-Rhône, ou mouillé dans le golfe de Fos, qui fait appel aux services des pilotes, est tenue de payer à ces deniers un supplément égal au tiers du prix du pilotage toutes les fois que, pour répondre à l'appel qui leur est fait, les pilotes sont obligés de dépasser la ligne passant par le phare et par l'extrémité de la jetée Nord.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics, et des transports,

JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,

A. PHILIP.

Décret n° 47-1672 du 21 août 1947 portant modification des tarifs de pilotage de la station de Nice-Villefranche.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale;

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 24 octobre 1930 portant règlement local de la station de pilotage de Nice-Villefranche;

Vu les décrets des 4 octobre 1935, 5 septembre 1936, 1er juillet 1937, 4 août 1938 modifiant les tarifs de pilotage;

Vu l'enquête réglementaire;

Décrète:

Art. 1er. — Le règlement local de la station de pilotage de Nice-Villefranche est modifié ainsi qu'il suit:

« *Art.* 2. — L'effectif de la station est de trois pilotes. »

L'article 6 est abrogé et remplacé par le suivant:

« *Art.* 6. — Les tarifs de pilotage sont fixés ainsi qu'il suit d'après la jauge nette:

TONNAGE	ENTRÉE	SORTIE
Vapeurs et voiliers.		
Jusqu'à 500 tonneaux	900 F.	900 F.
De 501 à 3.000 tonneaux.....	1,80 F en sus par tonneau.	1,80 F en sus par tonneau.
De 3.001 à 5.000 tonneaux.....	0,80 F en sus par tonneau.	0,80 F en sus par tonneau.
Plus de 5.000 tonneaux.....	Tarif du vapeur de 5.000 tonneaux.	

Taxe applicable à tous les navires de commerce astreints à l'obligation du pilotage.

0,30 F par tonneau de jauge nette, avec maximum taxable de 3.000 tonneaux.

Les articles 7 et 8 sont abrogés et remplacés par les suivants:

« *Art.* 7. — Les taxes de pilotage afférentes aux chalands de mer remorqués sont calculées sur la somme des tonnages du remorqueur et du ou des chalands remorqués.

« Les navires déroutés sur Villefranche, pour y attendre qu'un poste de déchargement soit libre à Nice payent le pilotage d'entrée à Villefranche et le demi-pilotage à Nice.

« Les paquebots postaux assurant le service entre la Corse et le continent bénéficient d'une réduction de 50 p. 100 sur les tarifs fixés à l'article 6, sauf dans le cas où ils réclameraient l'assistance d'un pilote.

« Les bâtiments de l'Etat payent les taxes de pilotage suivantes, d'après leur déplacement:

« Entrée et sortie:

« Moins de 1.000 tonnes, 1.200 francs.
« De 1.001 à 2.000 tonnes, 1.600 francs.
« De 2.001 à 3.000 tonnes, 2.400 francs.
« Au-dessus de 3.000 tonnes, 3.000 francs.

« *Art.* 8. — Les pilotes de Nice-Villefranche sont chargés des mouvements des navires et de leur déplacement dans le port de Nice et dans la rade de Villefranche. Leur assistance n'est obligatoire que lorsque le navire change de bassin dans le port de Nice et de coffre ou de mouillage en rade de Villefranche; elle donne lieu à la rémunération suivante:

« Au-dessous de 500 tonneaux de jauge nette: 350 F.

« De 500 à 1.000 tonneaux de jauge nette: 700 F.

« De 1.000 à 1.500 tonneaux de jauge nette: 950 F.

« De plus de 1.500 tonneaux de jauge nette: 1.400 F.

« Cette rémunération est également applicable aux bâtiments militaires d'après leur déplacement suivant l'échelle adoptée pour les taxes de pilotage dues par ces bâtiments.

« Le taux des indemnités de l'article 10 est porté respectivement à 200 F et 400 F.

« Le taux des indemnités de l'article 11 est porté respectivement à 500 F et 125 F.

« Le taux de l'indemnité de l'article 12 est porté à 200 F. »

L'article 13 est abrogé et remplacé par le suivant:

« *Art.* 13. — Il est prélevé sur les recettes brutes de la station:

« 1° La somme nécessaire pour l'entretien du matériel et pour les frais d'administration;

« 2° La somme nécessaire au payement des salaires des matelots;

« 3° Une retenue variable fixée par la commission de gestion du matériel, mais qui ne pourra être inférieure à 5 p. 100 des recettes brutes. Cette retenue constituera, avec les recettes provenant du droit fixe de 30 centimes par tonneau fixé par l'article 6, paragraphe 2 un fonds d'amortissement et de grosses réparations;

« 4° Une retenue de 10 p. 100 en vue de constituer, conformément à l'article 24 de la loi du 28 mars 1928, une caisse destinée à payer des retraites et secours aux pilotes et aspirants pilotes ainsi qu'à leurs veuves et orphelins. Si cette retenue apparaissait insuffisante, la commission de gestion et de contrôle, prévue à l'article 14 ci-dessus, pourrait augmenter le taux de cette retenue sans que, toutefois, il puisse être supérieur à 15 p. 100. Le reliquat est divisé par parts égales entre les pilotes qui assureront le service au tour de liste.

« Toutefois, les pilotes stagiaires ne reçoivent, pendant la durée de leur stage, déterminé à l'article 2 ci-dessus, que trois quarts de leur part. »

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres,

Le ministre des travaux publics et des transports,
JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Décret n° 47-1673 du 1er septembre 1947 portant modification des tarifs de pilotage de la station de Port-Vendres.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale;

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 12 mars 1936 portant règlement local de la station de pilotage de Port-Vendres;

Vu les décrets des 5 septembre 1936, 1er juillet 1947, 28 mai 1938 et 13 août 1942 modifiant les tarifs de pilotage de la station de Port-Vendres;

Vu l'enquête réglementaire,

Décrète:

Art. 1er. — Le règlement de pilotage de la station de Port-Vendres est modifié comme suit:

Le premier paragraphe de l'article 4 est abrogé et remplacé par le suivant:

« Tout candidat à l'emploi de pilote devra, en plus des conditions légales, posséder au moins le brevet de capitaine de la marine marchande et réunir six ans de navigation active et professionnelle dans l'une des spécialités du pont, dont douze mois sur des navires d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux armés au long cours, au cabotage français ou international. »

L'article 10 est abrogé et remplacé par le suivant:

« Les navires à propulsion mécanique payent les taxes suivantes:

« *a*) Navires de commerce:

« 2 F 40 à l'entrée;
« 2 F 40 à la sortie
par tonneau de jauge nette.

« *b*) Navires de l'Etat:

« Jusqu'à 1.000 tonneaux de déplacement: 120 F;
« De 1.001 à 2.000 tonneaux: 200 F;
« De 2.001 à 5.000 tonneaux: 280 F;
« Au-dessus de 5.000 tonneaux: 400 F
entrée et sortie comprises.

« Les navires à voile payent le double des taxes ci-dessus.

« Tout mouvement effectué entre l'allumage et l'extinction des phares donne lieu à la perception d'une taxe supplémentaire de 0 F 40 par tonneau de jauge, quelle que soit la nature de l'opération ».

L'article 11 est abrogé et remplacé par le suivant:

« Tout navire français, à voiles ou à propulsion mécanique, commandé par un capitaine muni d'une licence de capitaine-pilote du port de Port-Vendres, quand il ne fait pas appel au service d'un pilote, ou que les services du pilote n'ont pas été acceptés par le capitaine, n'acquitte que le tiers des taxes principales et accessoires prévues pour les autres navires.

« Les navires dont les capitaines sont titulaires de la licence de capitaine-pilote du port de Port-Vendres doivent dès qu'ils entrent dans la zone de pilotage obligatoire hisser le signal prévu à l'article 3 du décret du 18 avril 1930.

« Faute de se conformer à cette prescription, il leur est fait application des tarifs prévus à l'article 10.

« Tout navire qui hisse le signal de capitaine-pilote alors que son capitaine ne possède pas la licence paye, outre les taxes prévues à l'article 10, une taxe supplémentaire de 20 centimes par tonneau

de jauge nette ou par tonneau de déplacement ».

Le 3e paragraphe de l'article 14 est abrogé et remplacé par le suivant:

« Cet avis doit être porté à la connaissance du service du pilotage six heures au moins avant l'heure fixée pour l'appareillage.

« Il sera perçu, outre les taxes prévues à l'article 19, une indemnité spéciale, dite de transport du pilote, de 1.000 F quel que soit le navire piloté. Cette indemnité n'est pas due si le capitaine garde le pilote à bord.

« Dans le cas où, pour une cause quelconque, le navire ne pourrait quitter Paulilles à l'heure qu'il avait fixée, le pilote se trouvant à bord au moment voulu pour effectuer l'appareillage, le capitaine verserait au pilote, pour toute heure ou fraction d'heure d'attente supérieure à trente minutes, une indemnité de 150 F. »

Le deuxième paragraphe de l'article 17 est abrogé et remplacé par le suivant:

« Tout mouvement à l'intérieur du port après que le navire a été amarré, tout changement de mouillage en deçà et au delà de la passe du port, est payé au tarif suivant:

« a) Navires de commerce:

« Jusqu'à 1.000 tonneaux de jauge nette: 400 F.

« Au-dessus de 1.000 tonneaux de jauge nette: 640 F.

« b) Navires de l'Etat:

« Quel que soit le déplacement: 120 F.

« Ce tarif est également appliqué au navire qui fait appel au pilote pour le doublement des ancres, des amarres ou pour changement de place.

« Si ces opérations sont effectuées entre l'allumage et l'extinction des phares, elles donnent droit à une taxe supplémentaire de 0,40 F par tonneau de jauge nette ou par tonne de déplacement. »

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 1er septembre 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre de l'intérieur,
ministre des travaux publics
et des transports par intérim,
EDOUARD DEPREUX.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Décret n° 47-1674 du 21 août 1947 portant modification du taux de l'indemnité myriamétrique prévue par le règlement général de pilotage.

Le président du conseil des ministres,

Sur le raport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale;

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes;

Vu le décret du 14 décembre 1929 portant règlement général applicable à toutes les stations de pilotage;

Vu l'article 2 du décret du 20 août 1939 portant modification du taux de l'indemnité myriamétrique prévue à l'article 26 du règlement général de pilotage,

Décrète:

Art. 1er. — Le taux de l'indemnité myriamétrique prévue à l'article 26 du règlement général du pilotage est fixé à 80 F.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics
et des transports,
JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Décret n° 47-1675 du 21 août 1947 portant fixation des tarifs de pilotage dans les stations de Gravelines, Saint-Valéry-sur-Somme, Cayeux-sur-Mer, le Tréport, Saint-Valéry-en-Caux, Honfleur, Trouville, Isigny-Grandcamp, Brévands, Granville, Dahouet, le Légue, Portrieux, Paimpol, Lézardrieux, Pors-Even, Tréguier, Lannion, Morlaix, Concarneau, Odet, Ile-Tudy, les Sables-d'Olonne, Arcachon, la Nouvelle, Ajaccio, Propriano, Bastia.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale,

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes,

Décrète:

Art. 1er. — Pour compter du 1er septembre 1947, les tarifs de pilotage en vigueur le 1er mai 1940 seront majorés de 700 p. 100 pour les stations de Gravelines, Saint-Valéry-sur-Somme, Cayeux-sur-Mer, le Tréport, Saint-Valéry-en-Caux, Honfleur, Trouville, Isigny - Grandcamp, Brévands, Granville, Dahouet, le Légue, Portrieux, Paimpol, Lézardrieux, Pors-Even, Tréguier, Lannion, Morlaix, Concarneau, Odet, Ile-Tudy, les Sables-d'Olonne, Arcachon, la Nouvelle, Ajaccio, Propriano, Bastia.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics,
et des transports,
JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Décret n° 47-1676 du 21 août 1947 portant application d'une surtaxe temporaire aux tarifs de pilotage dans les stations de Boulogne-sur-Mer, Honfleur, Trouville, Granville, Brest, Nantes, Ajaccio, Saint-Nazaire, les Pertuis, la Gironde, Port-Vendres, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Nice, Bastia.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre de l'économie nationale,

Vu la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes,

Décrète:

Art. 1er. — Pour tenir compte des augmentations de dépenses d'exploitation du pilotage résultant des circonstances, les tarifs de pilotage autres que les indemnités des stations suivantes sont affectés d'une surtaxe temporaire dans les conditions ci-après:

Boulogne-sur-Mer	40 p. 100
Honfleur	25 p. 100
Trouville	25 p. 100
Granville	25 p. 100
Brest	45 p. 100
Nantes	40 p. 100
Ajaccio	50 p. 100
Saint-Nazaire	40 p. 100
Les Pertuis	50 p. 100
La Gironde	40 p. 100
Port-Vendres	50 p. 100
Port-Saint-Louis-du-Rhône	50 p. 100
Nice	50 p. 100
Bastia	50 p. 100

Art. 2. — Le taux de cette surtaxe sera revisible tous les six mois.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'économie nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics
et des transports,
JULES MOCH.

Le ministre de l'économie nationale,
A. PHILIP.

Décret du 21 août 1947 portant annulation de la révocation d'un agent de la Société nationale des chemins de fer français.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports,

Vu l'article 4 de l'ordonnance du 27 juin 1944 relative à l'épuration administrative sur le territoire métropolitain, modifiée par l'ordonnance du 11 décembre 1944;

Vu le décret en date du 7 décembre 1944 portant révocation de M. Davenas (Eugène) de ses fonctions de contrôleur technique principal, division G/3 du service de l'exploitation Sud-Est à Paris;

Vu le jugement en date du 12 septembre 1945 par lequel la cour de justice de Seine-et-Oise a acquitté M. Davenas,

Décrète:

Art. 1er. — Sont annulées les dispositions du décret du 7 décembre 1944 en ce qui concerne M. Davenas (Eugène), contrôleur technique principal, division G/3 du service de l'exploitation Sud-Est à Paris.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics
et des transports,
JULES MOCH.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Citations à l'ordre de la Nation.

Le président du conseil des ministres, sur la proposition du ministre de l'intérieur, cite à l'ordre de la Nation:

M. Nardin (Charles-Eugène), maire d'Etobon (Haute-Saône), pour les motifs suivants: conscient de sa haute responsabilité de maire dans une région où la résistance active pouvait être la cause de sévères répressions par l'ennemi, il refusa de donner des renseignements malgré les menaces de mort et les prises d'otages. Loin de se soustraire au danger, il veut absolument être parmi ses concitoyens et tombe un des premiers sous les balles ennemies. Modèle de citoyen digne, s'étant occupé pendant vingt années des intérêts de sa commune, il fut fusillé le 27 septembre 1944, avec trente-neuf de ses administrés.

Fait à Paris, le 30 août 1947.

Le président du conseil des ministres,
PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:
Le ministre de l'intérieur,
ÉDOUARD DEPREUX.

Le Gouvernement cite à l'ordre de la Nation la Fédération nationale des sapeurs-pompiers français pour les motifs suivants:

Par leur héroïsme et leur sang-froid au cours de la lutte contre les multiples incendies survenus durant les hostilités et par leur participation inlassable à toutes les modalités de la Résistance durant l'occupation, les officiers et les sapeurs des corps composant la fédération nationale se sont acquis des titres incontestables à la reconnaissance du pays.

Fait à Paris, le 30 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil:
Le ministre de l'intérieur,
ÉDOUARD DEPREUX.

MINISTÈRE DES FINANCES

Décret n° 47-1650 du 26 août 1947 approuvant une modification apportée aux statuts du Crédit national.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des finances,

Vu la loi du 24 juillet 1867 sur les sociétés et les lois qui l'on modifiée;

Vu la loi du 10 octobre 1919 approuvant la convention du 7 juillet 1919 conclue entre le ministre des finances et le Crédit national pour faciliter la réparation des dommages causés par la guerre;

Vu le décret du 20 novembre 1919 approuvant les statuts du Crédit national et les textes qui l'on modifié;

Vu la délibération de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du Crédit national en date du 30 juin 1947 contenant l'approbation de la modification à apporter à l'article 7 des statuts de cette société;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Est approuvée la modification apportée à l'article 7 des statuts du Crédit national pour faciliter la réparation des dommages causés par la guerre, telle qu'elle figure dans l'acte notarié annexé au présent décret.

Art. 2. — Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 août 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:
Le ministre des finances,
SCHUMAN.

MINISTÈRE DE LA FRANCE D'OUTRE-MER

Décret du 2 septembre 1947 portant promotion dans le corps de l'inspection des colonies.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer,

Vu le décret du 1er avril 1921 portant règlement d'administration publique sur l'organisation du corps de l'inspection des colonies et les textes l'ayant modifié,

Décrète:

Art. 1er. — Sont promus dans le cadre actif du corps de l'inspection des colonies, à compter du 1er janvier 1947:

Au grade d'inspecteur général de 1re classe.

M. Barthes (René-Victor-Marie), inspecteur général de 2e classe des colonies hors cadres. — Maintenu hors cadres.

M. Tupinier (Jacques-Emmanuel-Casimir-Marie), inspecteur général de 2e classe des colonies.

Au grade d'inspecteur général de 2e classe.

M. Monguillot (Jean-Noël-Félix), inspecteur de 1re classe des colonies.

M. Lebègue (Alfred-Robert), inspecteur de 1re classe des colonies.

Art. 2. — Le ministre de la France d'outre-mer est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 2 septembre 1947.

PAUL RAMADIER.

Par le président du conseil des ministres:
Le ministre de la France d'outre-mer,
MARIUS MOUTET.

MINISTÈRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE LA POPULATION

Décret du 2 septembre 1947 relatif au montant des prix attribués au titre de la fondation Pinçon de Valpinçon.

Par décret en date du 2 septembre 1947, les prix distribués annuellement au titre de la fondation Pinçon de Valpinçon sont ramenés au nombre de deux, s'élevant chacun à 3.000 F.

Le montant des sommes disponibles au titre de la fondation Pinçon de Valpinçon au 31 décembre 1947 sera réparti, en 1948, en prix de 3.000 F chacun.

MINISTÈRE DE LA JEUNESSE, DES ARTS ET DES LETTRES

Décret du 20 août 1947 portant nomination dans l'ordre national de la Légion d'honneur.

Par décret en date du 20 août 1947, rendu sur la proposition du président du conseil des ministres et du ministre de la jeunesse, des arts et des lettres et après avis du conseil de l'ordre en date du 29 juillet 1947 portant que la nomination de ce décret est faite en conformité des lois, décrets et règlements en vigueur, est nommée dans l'ordre national de la Légion d'honneur pour prendre rang du jour de la signature du présent décret, la personne désignée ci-après:

Au grade de chevalier.

Mme Bingguely-Lejeune (Georgette), sculpteur; 32 ans d'activité artistique.

Décret du 30 août 1947 portant nomination dans l'ordre national de la Légion d'honneur.

Par décret en date du 30 août 1947, rendu sur la proposition du président du conseil et du ministre de la jeunesse, des arts et des lettres, après avis du conseil de l'ordre de la Légion d'honneur en date du 15 juillet 1947 portant que la nomination du présent décret est faite en conformité des lois, décrets et règlements en vigueur, est nommée dans l'ordre national de la Légion d'honneur pour prendre rang du jour de la signature du présent décret, la personne désignée ci-après:

Au grade de chevalier.

M. Yencesse (Hubert), sculpteur; 29 ans de services militaires et d'activité artistique.

Décrets du 1er septembre 1947 portant nominations dans l'ordre national de la Légion d'honneur.

Par décret en date du 1er septembre 1947, rendu en conseil des ministres, sur proposition du président du conseil des ministres et du ministre de la jeunesse, des arts et des lettres, et après avis du conseil de l'ordre de la Légion d'honneur en date du 5 août 1947, portant que la nomination de ce présent décret est faite en conformité des lois, décrets et règlements en vigueur, est nommée dans l'ordre national de la Légion d'honneur, pour prendre rang à compter du jour de la signature du présent décret, la personne désignée ci-après:

Au grade de chevalier.

M. François (Pierre), commissaire général des Eclaireurs de France; 21 annuités. Titres exceptionnels.

Par décret en date du 1er septembre 1947, rendu en conseil des ministres, sur la proposition du président du conseil des ministres et du ministre de la jeunesse, des arts et des lettres, et après avis du conseil de l'ordre de la Légion d'honneur en date du 29 juillet 1947 portant que la nomination de ce présent décret est faite en conformité des lois, décrets et règlements en vigueur, est nommée dans l'ordre national de la Légion d'honneur, pour prendre rang à compter du jour de la signature du présent décret, la personne désignée ci-après:

Au grade de chevalier.

M. le docteur Moroni (Paul), vice-président d'associations sportives; 22 annuités de services militaires et civils. Titres exceptionnels.

Par décret en date du 1er septembre 1947, pris en conseil des ministres et sur la proposition du président du conseil des ministres et du ministre de la jeunesse, des arts et des lettres et après avis du conseil de l'ordre de la Légion d'honneur en date du 29 juillet 1947 portant que la nomination du présent décret est faite en conformité des lois, décrets et règlements en vigueur, a été nommée dans l'ordre de la Légion d'honneur, à titre exceptionnel, pour prendre rang du jour de la signature du présent décret, la personne désignée ci-après:

Au grade de chevalier.

M. Jacques Gattegno, administrateur de Radio 47; 22 annuités. Titres exceptionnels.

MINISTÈRE DES ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

Application de l'article 5 de la loi n° 47-1496 du 13 août 1947.

Le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre et le ministre des finances,

Vu les dispositions de l'article 5 de la loi n° 47-1496 du 13 août 1947,

Arrêtent:

Art. 1er. — L'indemnité mensuelle d'éloignement prévue par l'article 5 de la loi n° 45-1496 du 13 août 1947 est fixée à 1.000 F par famille. Elle est destinée à couvrir forfaitairement certaines dépenses supplémentaires tenant au fait que le chef de famille est relogé hors de portée de ses occupations antérieures.

L'indemnité visée à l'alinéa précédent n'est accordée qu'aux familles dont l'ensemble des ressources mensuelles de toute nature n'excède pas 5.500 F.

Les capitaux, même improductifs, entreront en ligne de compte dans l'appréciation de l'état de nécessité.

Art. 2. — L'indemnité de réinstallation prévue à l'article 5 de la loi n° 47-1496 du 13 août 1947 est fixée à 1.800 F par personne composant la famille. Elle n'est attribuée que si les intéressés perçoivent l'indemnité d'éloignement. Elle est versée aux intéressés au moment de leur départ de la localité d'accueil.

En outre, les sinistrés qui n'ont pas perçu le secours d'urgence de 1.000 ou 1.500 F suivant que leur domicile a été rendu partiellement ou totalement inhabitable peuvent prétendre à cette prestation au moment de leur réinstallation dans leur localité d'origine.

Art. 3. — Les facilités de transport auxquelles les intéressés peuvent prétendre pour eux-mêmes et pour leurs biens seront fixées par décisions interministérielles.

Art. 4. — Les secours exceptionnels prévus à l'article 5 de la loi n° 47-1496 du 13 août 1947 sont accordés aux sinistrés et aux réfugiés dont les difficultés particulières d'existence sont liées directement aux événements de guerre qui les ont frappés.

Art. 5. — Tout bénéficiaire de l'indemnité mensuelle d'éloignement, en âge et en état de travailler, doit être inscrit à l'office du travail du lieu de sa résidence. Les avantages prévus dans le présent arrêté lui seront retirés s'il ne procède pas à ladite inscription ou s'il refuse l'emploi ou l'occupation qui lui est proposé.

Art. 6. — A titre transitoire, les prestations allouées en vertu des titres I et II de la loi validée, du 6 janvier 1944 modifiée par l'ordonnance du 8 janvier 1945, pour la période du 1er juillet au 31 août 1947, demeurent acquises et ne sont pas susceptibles de revision en fonction des dispositions qui précèdent.

Art. 7. — Le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 29 août 1947

Le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre,
FRANÇOIS MITTERRAND.

Le ministre des finances,
SCHUMAN.

Conseil des prises.

Avis d'arrivée de dossiers.

Le conseil des prises a été saisi de deux dossiers relatifs aux affaires suivantes:

Nos 174 et 175. — 1° Capture, au large de Ténériffe, le 14 juin 1940, du cargo italien *Fortunata*, appartenant à Scuderi, de Catane; 2° saisie de 18.999 barils de toluol se trouvant à bord dudit navire et chargés à New-York par divers expéditeurs, à destination de Bombrini, Parodi, Delfino, de Rome (11.079 barils) et de la société Dinamite Nobel, de Milan.

Les observations des intéressés devront être présentées dans le délai de deux mois à dater de la présente insertion au *Journal officiel* de la République française par le ministère d'un avocat au conseil d'Etat et à la cour de cassation.

INFORMATIONS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

Année 1947

Ordre du jour du vendredi 5 septembre 1947.

A neuf heures trente. — Séance publique

1. — Nomination, par suite de vacance, d'un membre de la commission de la défense nationale.

2. — Vote sur la question de confiance posée pour l'adoption du chapitre 7093 concernant la compensation des prix des combustibles minéraux solides, compris dans l'état annexé au projet de loi portant ouverture de crédits au budget du ministère de l'industrie et du commerce pour l'exercice 1947.

Commission de l'intérieur.

Séance du mardi 2 septembre 1947.

Présents. — MM. Astier de La Vigerie (d'), Ballanger (Robert) (Seine-et-Oise), Ben Tounes, Bouret (Henri), Chevalier (Fernand) (Alger), Demusois, Fonlupt-Esperaber, L'Huillier (Waldeck), Mokhtari, Petit (Albert) (Seine), Serre, Sigrist, Mme Sportisse.

Excusé. — M. Bentaïeb.

Suppléants. — M. Bianchini (de M. Bloudi), Mmes Ginollin (de M. Fievez), Francine Lefebre (de M. Guyomard), M. Ljemad (de M. Servin).

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

Année 1947

Ordre du jour du vendredi 5 septembre 1947.

A quinze heures. — Séance publique

Discussion éventuelle d'un projet de loi transmis par l'Assemblée nationale.

Les billets portant la date dudit jour, et valables pour la journée, comprennent:

Premier étage. — Depuis M. Bardon-Damarzid, jusques et y compris M. Charles Bosson.

Tribunes. — Depuis M. Boudet, jusques et y compris M. Courrière.

Commission des affaires étrangères.

Séance du mardi 2 septembre 1947.

Présents. — M. Alguesse, Mme Brossolette, MM. Chataguer Gatuing, Salomon Grumbach, Julien, Léonetti.

Excusée. — Mme Patenôtre (Jacqueline-André-Thôme).

Commission des finances.

Séance du mardi 2 septembre 1947.

Présents. — MM. Courrière, Janton Lacaze (Georges) Laffargue, Monnet, Poher, Reverbori, Mme Roche (Marie), M. Roubert (Alex).

Suppléants. — M. de Montalembert (de M. Vielleux); M. Rogier (de M. Duchet).

Commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie).

Séance du mardi 2 septembre 1947.

Présents. — MM. Borgeaud, Meyer, Poher, Rogier, Général Tubert.

Excusé. — M. Léo Hamon.

Suppléants. — MM. Léonetti (de M. Couteaux); Pujol (de M. Richard).

AVIS & COMMUNICATIONS

Ministère des finances.

Avis aux importateurs et aux exportateurs (41e liste des commissionnaires en douane auxquels l'agrément a été accordé ou retiré en vertu des dispositions de l'article 647 du code des douanes).

Rectificatif au *Journal officiel* du 28 août 1947, page 8549, 2e colonne, n° 655, au lieu de: « Comptoir général de transit de surveillance », lire: « Comptoir général de transit et de surveillance »; 3e colonne, n° 2738, au lieu de: « 2738 — Société les fils d'Eugène Trier, Paris. — Paris. — Marseille », lire: « 2738 — Société les fils d'Eugène Trier, Paris. — Paris. — Paris ».

Ministère de la santé publique et de la population.

Avis de vacance.

Un poste de médecin chef des hôpitaux psychiatriques est actuellement vacant à la colonie familiale de Dun-sur-Auron (Cher). Les candidatures devront être adressées dans un délai de trois semaines à compter de la publication du présent avis au ministère de la santé publique et de la population, direction de l'administration générale du personnel et du budget, 3e bureau, 7, rue de Tilsitt, Paris (17e).

Imprimerie, 31, quai Voltaire, Paris (7e).

Le Préfet, Directeur des Journaux officiels,
PIERRE CASSAGNEAU.

ANNONCES

LES ANNONCES SONT REÇUES A L'AGENCE HAVAS, 62, RUE DE RICHELIEU, PARIS
Compte chèque postal 1.014.00. Paris
ET DANS SES SUCCURSALES DES DÉPARTEMENTS

L'Administration et les fermiers déclinent toute responsabilité quant à la teneur des annonces.

Tirages financiers

Distillerie de Beaune-la-Rolande

SOCIÉTÉ ANONYME
AU CAPITAL DE 32.500.000 F
SIÈGE SOCIAL: 30, RUE DE MOGADOR, PARIS (9e)
Registre du commerce: Seine 286624 B

Obligations 4 1/2 0/0 1946 de 5.000 F nominal

Premier amortissement

Usant de la faculté qu'elle s'est réservée lors de l'émission, la société a procédé au rachat en Bourse des 67 obligations 4 1/2 0/0 1946, formant la totalité des titres dont l'amortissement est prévu au 15 septembre 1947.

En conséquence, il ne sera pas effectué de tirage au sort.

(*Le tableau d'amortissement a été publié au* Journal officiel *du 16 octobre 1946.*)

Caisse nationale d'équipement de l'Electricité et du Gaz

68, RUE DU FAUBOURG-SAINT-HONORÉ, PARIS

OBLIGATIONS DE 1.000 F 5 1/2 0/0 1929
DE LA
Société hydro-électrique de l'Isère.

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 15 MILLIONS DE FRANCS DONT LE SIÈGE SOCIAL EST A PARIS, 68, RUE DU FAUBOURG-SAINT-HONORÉ

En liquidation par suite de sa nationalisation (loi du 8 avril 1946 et décret d'application du 21 mai 1946).

Tirage du 11 août 1947.

Deux cent trente-trois obligations remboursables à partir du 15 octobre 1947 avec le coupon du 15 avril 1948, à 1.000 F.

49 150 159 184 221 222 227 254
256 259 264 269 288 290 325 328
356 450 478 490 513 522 540 564
580 619 682 690 711 713 776 826
871 894 954 959 1.013 1.031 1.057 1.095
1.102 1.126 1.157 1.177 1.180 1.193 1.201 1.227
1.231 1.275 1.276 1.292 1.294 1.308 1.322 1.405
1.406 1.418 1.434 1.438 1.439 1.447 1.448 1.471
1.479 1.516 1.547 1.594 1.651 1.664 1.677 1.691
1.693 1.711 1.784 1.797 1.811 1.898 1.946 1.968
2.024 2.025 2.030 2.058 2.060 2.061 2.104 2.124
2.213 2.236 2.474 2.568 2.662 2.729 2.751 3.056
3.106 3.226 3.231 3.232 3.299 3.317 3.324 3.376
3.394 3.434 3.515 3.703 3.778 3.844 3.959 4.003
4.026 4.091 4.095 4.163 4.186 4.252 4.273 4.304
4.330 4.365 4.369 4.398 4.414 4.416 4.451 4.477
4.478 4.524 4.596 4.649 4.720 4.721 4.727 4.793
4.794 4.818 4.847 4.932 4.952 4.993 4.994 5.005
5.007 5.044 5.067 5.068 5.112 5.113 5.170 5.197
5.362 5.396 5.449 5.485 5.506 5.507 5.508 5.510
5.576 5.603 5.605 5.651 5.659 5.693 5.729 5.784
5.800 5.802 5.865 5.875 5.925 5.951 5.972 6.060
6.062 6.064 6.068 6.093 6.129 6.145 6.148 6.183
6.184 6.226 6.227 6.303 6.327 6.328 6.329 6.337
6.357 6.416 6.466 6.536 6.573 6.599 6.619 6.620
6.719 6.749 6.787 6.872 7.060 7.096 7.097 7.101
7.196 7.470 7.476 7.478 7.499 7.551 7.608 7.701
7.717 7.742 7.782 7.785 7.881 7.884 7.889 7.890
7.927 7.933 7.941 7.957 7.958 7.960 7.971 7.980
7.984

Numéros des obligations restant à rembourser.

Tirage 1940.
5.411

Tirage 1941.
1.613

Tirage 1942.
3.075 — 7.438

Obligations amorties par anticipation au 1er mars 1942.

343 — 530 à 532 — 639 — 1.955 — 2.017 à 2.019 — 2.201 à 2.211 — 2.553 à 2.554 — 2.689 à 2.692 — 3.057 — 3.488 à 3.491 — 4.638 à 4.642 — 5.409 et 5.410 — 5.451 — 5.462 — 6.219 — 6.236 — 6.312 et 6.313 — 6.361 — 6.491 — 6.566 à 6.570 — 7.704 à 7.711.

Tirage 1943.

51 121 171 285 476 645 649 951
1.350 3.549 3.458 3.518 3.841 3.878 4.030 5.780
7.724.

Tirage 1944.

102 175 176 283 511 647 694 977
1.293 1.402 1.785 1.890 1.967 2.235 2.246 2.400
2.417 2.546 2.866 3.009 3.072 4.028 4.029 4.031
4.134 4.375 4.399 4.426 4.784 5.042 5.082 5.624
5.683 6.671 6.976 7.211 7.356 7.382 7.437 7.500
7.543 7.544 7.648 7.681 7.926 7.951.

Tirage 1945.

53 125 177 209 223 426 468 515
586 601 735 770 777 970 973 1.015
1.030 1.061 1.113 1.232 1.278 1.288 1.306 1.316
1.375 1.478 1.755 1.777 1.831 2.013 2.062 2.128
2.244 2.440 2.571 2.620 2.753 2.853 2.900 3.003
3.011 3.074 3.076 3.078 3.275 3.397 3.400 3.406
3.432 3.568 3.599 3.781 3.902 3.946 4.129 4.131
4.188 4.204 4.245 4.298 4.314 4.354 4.370 4.372
4.374 4.419 4.430 4.452 4.481 4.494 4.496 4.603
4.648 4.795 4.862 4.926 5.011 5.063 5.065 5.174
5.195 5.198 5.272 5.318 5.340 5.469 5.777 5.801
5.808 5.851 5.973 6.223 6.297 6.305 6.358 6.420
6.453 6.481 6.792 6.794 6.871 6.874 6.973 6.994
7.126 7.273 7.354 7.467 7.473 7.515 7.546 7.653
7.699 7.718 7.738 7.781 7.906 7.942 7.947 7.983

Tirage 1946.

124 179 180 257 298 302 321 323
353 373 469 470 574 577 585 616
625 672 680 691 707 734 787 830
893 953 975 976 1.017 1.134 1.158 1.160
1.226 1.230 1.435 1.437 1.440 1.492 1.500 1.517
1.544 1.590 1.667 1.694 1.730 1.733 1.764 1.772
1.778 1.830 1.869 1.897 1.899 1.912 1.937 1.939
1.976 1.978 2.016 2.027 2.089 2.418 2.486 2.559
2.842 2.854 2.865 2.905 3.404 3.405 3.411 3.424
3.427 3.429 3.451 3.513 3.571 3.607 3.665 3.666
3.677 3.757 3.848 4.052 4.126 4.127 4.297 4.299
4.300 4.314 4.340 4.351 4.353 4.403 4.418 4.461
4.545 4.547 4.607 4.675 4.676 4.680 4.681 4.725
4.728 4.750 4.801 4.803 4.842 4.953 4.972 5.000
5.002 5.023 5.069 5.076 5.173 5.200 5.267 5.439
5.448 5.473 5.537 5.564 5.567 5.602 5.608 5.696
5.712 5.727 5.734 5.753 5.828 5.874 5.878 5.941
5.923 5.974 5.974 5.977 6.063 6.075 6.110 6.141
6.147 6.177 6.182 6.185 6.221 6.272 6.296 6.304
6.352 6.413 6.414 6.418 6.419 6.470 6.479 6.523
6.540 6.562 6.675 6.685 6.720 6.762 6.768 6.771
6.793 6.795 6.866 6.870 6.922 6.995 7.025 7.069
7.114 7.176 7.181 7.195 7.224 7.250 7.289 7.328
7.330 7.351 7.423 7.468 7.514 7.545 7.625 7.627
7.650 7.654 7.673 7.700 7.702 7.724 7.741 7.755
7.757 7.769 7.778 7.786 7.787 7.793 7.794 7.860
7.867 7.907 7.928 7.932 7.938 7.944 7.962 7.977
7.988.

Caisse nationale d'équipement de l'Electricité et du Gaz

68, RUE DU FAUBOURG-SAINT-HONORÉ, PARIS

OBLIGATIONS DE 5.000 F 4 1/2 0/0 1941
DE LA
Société de transport d'énergie électrique de la région du Nord.

Les porteurs d'obligations 4 1/2 0/0 de 5.000 F (émission 1941) de la Société de transport d'énergie électrique de la région du Nord, société anonyme au capital de 60 millions de francs, dont le siège social est à Paris, 26, rue de La Baume, en liquidation par suite de sa nationalisation (loi du 8 avril 1946 et décret d'application du 21 mai 1946), sont informés que cette dernière, usant de la faculté qu'elle s'est réservée lors de l'émission, a procédé par voie de rachats en Bourse à son amortissement du 1er septembre 1947. En conséquence, il ne sera pas effectué de tirage au sort.

(*Le tableau d'amortissement de ces obligations a été publié au « Journal officiel de l'Etat français » du 21 septembre 1941.*)

Anciens établissements Graf frères

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 30.100.000 F
SIÈGE SOCIAL: 5, RUE DU CHATEAU-D'EAU, A DOLE
Registre du commerce: Dôle 1586.

Obligations 4 0/0 de 5.000 F
(*émission 1945.*)

Deuxième amortissement du 10 novembre 1947.

Les porteurs d'obligations 4 0/0 de 5.000 F (émission 1945) des Anciens Etablissements Graf frères sont informés que la société usant de la faculté qu'elle s'est réservée lors de l'émission de ses obligations a procédé à son amortissement du 10 novembre 1947 par voie de rachats en Bourse.

En conséquence, il ne sera pas effectué de tirage au sort.

Le précédent amortissement ayant été opéré par rachats, il n'existe pas de titres amortis restant à rembourser.

SOCIÉTÉ ANONYME
DES

ACIÉRIES ET FORGES DE FIRMINY

CAPITAL: 21 MILLIONS DE FRANCS
SIÈGE SOCIAL: 79, RUE DE MONCEAU, PARIS (8e)
R. C.: Seine n° 225530.

Emprunt obligataire de 50 millions de francs. (Emission 5 0/0 1931.)

Obligations de 1.000 F à revenu variable.

AMORTISSEMENT AU 1er SEPTEMBRE 1947

Après en avoir délibéré, le conseil d'administration, dans sa séance du 18 juillet 1947, a décidé que l'amortissement prévu pour le 1er septembre 1947 de cet emprunt obligataire à revenu variable, émission 5 0/0 1931, serait fait par l'annulation de 1.771 obligations rachetées en Bourse par la société.

Le nombre d'obligations porté au tableau pour ledit amortissement étant de 1.460 et le nombre de titres annulés s'élevant à 1.771 la différence en plus, soit 311, sera imputée sur le tirage du 1er septembre 1964, ce qui ramènera à 887 le nombre restant à amortir sur les 2.220 titres dont l'amortissement était prévu pour cette date.

Liste numérique des 221 obligations 5 0/0 1931 de 1.000 F restant à rembourser, au 15 juillet 1947, sur le tirage de juin 1942.

564	565	798	2.160	2.209	2.214	3.188
3.839	3.844	4.233	4.237	4.239	4.241	4.251
4.272	4.630	5.047	5.049	5.138	5.139	5.750
5.754	5.756	6.871	6.874	6.875	6.876	8.176
8.353	8.419	8.460	8.705	8.708	9.852	9.855
9.865	9.867	9.973	10.253	13.145	13.211	13.777
13.781	14.255	14.257	14.755	15.154	15.156	15.613
16.026	16.029	16.032	17.438	18.031	18.266	18.383
18.904	18.936	18.938	18.959	18.966	19.014	19.015
19.915	20.537	20.893	20.894	22.811	22.830	22.832
23.222	23.247	23.683	23.689	23.694	23.725	23.728
23.733	23.735	23.888	24.043	24.052	24.054	24.076
24.077	24.177	25.476	26.058	26.110	26.519	26.522
26.909	27.110	27.112	27.113	27.220	27.638	27.855
27.857	27.860	27.862	28.255	28.260	28.957	29.031
29.035	29.143	29.274	29.283	29.316	29.516	29.533
29.624	29.625	29.637	29.904	30.310	30.311	30.312
30.311	30.312	30.315	30.316	30.663	30.665	31.532
31.548	32.429	32.647	32.649	32.651	32.742	32.770
32.771	33.403	33.697	34.889	35.474	35.476	35.481
35.488	35.522	35.592	35.301	36.345	36.632	36.635
36.738	36.816	37.018	37.079	37.087	37.093	37.131
37.270	37.308	37.616	38.481	38.655	38.770	38.776
39.160	39.167	40.532	41.430	41.443	41.453	41.461
41.524	41.525	41.730	41.732	42.152	43.218	43.297
43.417	44.135	44.211	44.313	44.441	44.680	44.777
44.869	44.894	44.898	44.900	44.904	44.906	44.915
44.916	44.931	44.943	45.395	45.602	46.245	46.248
46.284	46.286	46.372	46.775	46.938	47.237	47.572
47.708	47.857	48.211	48.325	48.326	48.648	48.809
49.067	49.078	49.084	49.157	49.261	49.262	49.339
49.660	49.709	49.797	49.860			

Liste numérique des 417 obligations 5 0/0 1931 de 1.000 F restant à rembourser au 15 juillet 1947 sur le tirage du 28 août 1946.

131	185	574	896	913	1.322	1.350
1.396	1.419	1.423	1.682	1.723	1.870	2.276
2.305	2.432	2.496	2.603	2.705	2.707	2.708
3.041	3.088	3.170	3.384	3.410	3.506	3.635
3.948	4.204	4.661	4.712	4.748	4.795	4.811
4.821	4.830	4.858	4.986	5.009	5.117	5.249
5.320	5.411	5.518	5.521	5.580	5.622	5.752
5.813	5.900	5.964	5.968	6.129	6.219	6.524
6.722	6.760	6.780	6.782	6.815	7.072	7.213
7.227	7.229	7.304	7.318	8.219	8.378	8.399
8.411	8.614	8.617	9.013	9.120	9.308	9.444
9.683	9.716	9.809	9.874	10.130	10.261	10.291
10.331	10.606	10.648	10.787	10.856	10.954	10.958
11.052	11.070	11.097	11.132	11.616	11.836	12.005
12.056	12.295	12.388	12.406	12.561	12.809	13.039
13.071	13.331	13.482	13.554	13.652	13.784	13.916
13.986	14.053	14.144	14.382	14.411	14.419	14.602
14.608	14.754	14.919	14.931	15.087	15.109	15.128
15.293	15.355	15.487	15.495	15.659	15.757	15.773
15.779	15.957	16.142	16.270	16.767	16.809	16.811
16.928	16.970	16.976	17.010	17.522	17.6[illegible]	17.674
17.860	17.880	18.072	18.096	18.156	18.171	18.191
18.205	18.334	18.376	18.391	18.457	18.603	18.606
18.626	18.831	18.866	19.091	19.109	19.111	19.292
19.307	19.321	19.462	19.482	19.486	19.509	19.793
19.862	19.869	19.882	20.005	20.123	20.183	20.227
20.290	20.401	20.513	20.550	20.592	20.631	20.743
20.826	20.938	20.942	21.085	21.225	21.582	21.588
21.816	21.868	21.870	22.059	22.231	22.282	22.315
22.746	22.805	22.967	22.996	23.006	23.073	23.221
23.437	23.538	23.575	23.613	23.822	23.828	23.954
24.237	24.398	24.757	24.845	25.117	25.356	25.411
25.536	25.688	25.822	25.851	25.985	26.017	26.274
26.336	26.341	26.468	26.796	26.808	26.828	26.863
27.026	27.077	27.126	27.597	27.648	27.895	28.205
28.249	28.356	28.576	28.936	29.041	29.169	29.531
29.634	29.655	29.732	29.864	29.901	30.095	30.020
30.026	30.073	30.196	30.199	30.586	30.602	30.659
30.884	30.892	31.461	31.486	31.732	31.808	31.825
31.843	32.071	32.215	32.323	32.326	32.349	32.919
33.081	33.788	33.796	33.933	33.969	34.012	34.129
34.170	34.200	34.679	35.252	35.419	35.530	35.588
35.710	35.759	36.028	36.140	36.158	36.242	36.292
36.310	36.601	36.714	36.835	36.922	36.954	37.012
37.066	37.197	37.209	37.241	37.457	37.644	37.764
37.822	38.188	38.329	38.488	38.513	38.594	38.612
38.619	38.630	38.641	38.650	38.783	38.974	39.029
39.287	39.558	39.771	39.858	39.941	39.969	40.127
40.197	40.241	40.353	40.544	40.573	40.756	40.934
41.399	41.477	41.636	41.852	42.426	42.163	42.263
42.425	42.441	42.635	42.640	42.853	42.957	42.975
43.086	43.221	43.366	43.477	43.730	43.930	44.016
44.103	44.107	44.177	44.186	44.293	44.353	44.478
44.555	44.581	44.695	44.775	44.905	44.914	44.954
45.056	46.070	46.366	46.427	46.532	46.713	46.960
47.069	47.172	47.173	47.296	47.300	47.415	47.751
47.759	47.763	47.839	47.856	47.986	48.056	48.500
48.514	48.517	48.583	48.587	48.616	48.692	48.921
48.948	48.969	49.062	49.082	49.171	49.183	49.431
49.720	49.751	49.845	49.869			

Le conseil d'administration.

Papeterie de MOULIN VIEUX

SOCIÉTÉ ANONYME
AU CAPITAL DE 21.600.000 F
SIÈGE SOCIAL:
A PONTCHARRA-SUR-BREDA (ISÈRE)
Registre du commerce : Grenoble 13353

Obligations 4 1/4 0/0 1946 de 5.000 F nominal

Premier amortissement

Usant de la faculté qu'elle s'est réservée lors de l'émission, la société a procédé au rachat en Bourse des 70 obligations 4 1/4 0/0 formant la totalité des titres dont l'amortissement est prévu au 1er septembre 1947.

En conséquence, il ne sera pas effectué de tirage.

(*Le tableau d'amortissement a été publié au* Journal officiel *du 27 octobre 1946.*)

APPLEVAGE

Société de Construction et de Location d'Appareils de Levage et de Matériel de Travaux Publics
(Anciens établissements veuve Bernier et Cie.)

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 25.200.000 F
SIÈGE SOCIAL: 78, RUE VITRUVE, PARIS (20e)
Registre du commerce: Seine n° 107611.

Obligations 4 0/0 de 5.000 F (émission novembre 1945).

Deuxième amortissement du 15 novembre 1947.

MM. les porteurs d'obligations sont informés que la société, usant de la faculté qui lui a été réservée lors de l'émission, a procédé par voie de rachats en Bourse à son amortissement du 15 novembre 1947.

En conséquence, il ne sera pas effectué de tirage au sort.

Le précédent amortissement ayant été opéré par rachats, il n'existe pas de titres amortis restant à rembourser.

Caisse nationale d'équipement de l'Electricité et du Gaz
68, RUE DU FAUBOURG-SAINT-HONORÉ, PARIS

OBLIGATIONS DE 2.000 F 4 0/0 1941
DE LA
Société toulousaine du Bazacle.

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 55.000.000 DE FRANCS DONT LE SIÈGE SOCIAL EST A PARIS, 17, BOULEVARD MALESHERBES

En liquidation par suite de sa nationalisation (loi du 8 avril 1946 et décret d'application du 21 mai 1946).

AMORTISSEMENT 1947

Tirage du 11 août 1947

1° Dix-huit obligations rachetées et amorties.

461 à 465. — 11.014 à 11.016. — 15.013 à 15.022.

2° Tirage au sort de trois cent soixante-deux obligations formant le complément de l'amortissement prévu pour 1947, remboursables à partir du 15 septembre 1947 avec le coupon du 15 mars 1948 attaché, à 2.000 F.

1.081 à 1.090 — 1.431 à 1.440 — 1.711 à 1.720 — 2.701 à 2.710 — 2.871 à 2.880 — 2.891 à 2.900 — 3.121 à 3.130 — 3.131 à 3.140 — 4.191 à 4.200 — 5.161 à 5.170 — 5.411 à 5.420 — 5.441 à 5.450 — 7.261 à 7.270 — 7.281 à 7.283 — 7.286 à 7.290 — 7.711 à 7.720 — 7.751 à 7.760 — 7.951 à 7.960 — 8.601 à 8.604 — 8.681 à 8.690 — 9.038 à 9.040 — 9.101 à 9.110 — 9.831 à 9.840 — 9.931 à 9.940 — 9.941 et 9.942 — 9.948 à 9.950 — 10.451 et 10.452 — 10.459 et 10.460 — 10.661 à 10.670 — 11.341 à 11.350 — 11.391 à 11.400 — 11.721 à 11.730 — 12.271 à 12.280 — 12.281 à 12.290 — 12.661 à 12.670 — 13.921 à 13.930 — 13.941 à 13.950 — 13.951 à 13.960 — 14.431 — 15.194 à 15.200 — 16.241 à 16.250 — 16.301 à 16.310 — 17.091 à 17.100.

Liste de rappel des obligations 4 0/0 1941 sorties à des tirages antérieurs et non remboursées au 31 juillet 1947.

521 à 530 — 561 et 562 — 661 — 854 — 1.025 à 1.028 — 1.261 à 1.266 — 1.676 à 1.680 — 1.691 à 1.699 — 6.349 et 6.350 — 8.158 à 8.160 — 8.301 à 8.306 — 8.409 — 8.465 à 8.470 — 9.255 à 9.257 — 9.341 et 9.342 — 10.255 à 10.260 — 11.131 à 11.134 — 12.011 à 12.013 — 12.020 — 12.181 à 12.190 — 12.601 à 12.603 — 12.761 à 12.763 — 12.769 et 12.770 — 17.786 et 12.787 — 13.314 et 13.315 — 13.744 à 13.750 — 14.342 — 14.591 à 14.597 — 15.638 à 15.640.

SOCIETE METALLURGIQUE DE L'ESCAUT

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10.800.000 F
SIÈGE SOCIAL: TRITH-SAINT-LEGER (NORD)
R. C.: Valenciennes n° 375.

Obligations de 5.000 F 4 0/0 1945.

Deuxième amortissement.

Liste des 26 obligations 4 0/0 1945 sorties au deuxième tirage d'amortissement du 19 août 1947 pour compléter les rachats effectués en Bourse.

1 à 8 — 1.411 à 1.414 — 1.429 — 2.710 à 2.719 — 3.617 à 3.619.

Ces obligations seront remboursables à partir du 1er octobre 1947 à 5.000 F, coupon n° 3 attaché, aux caisses du Crédit du Nord, à Lille, et dans ses succursales de Paris et de province.

Les amortissements antérieurs ont été effectués par voie de rachat en Bourse.

(*Le tableau d'amortissement a été publié au* Journal officiel *du 21 octobre 1945.*)

Manufactures de Faïences du Moulin-des-Loups

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 87.360.000 F

SIÈGE SOCIAL:

A SAINT-AMAND-LES-EAUX (NORD)

R. C.: Valenciennes 832.

Usant de la faculté qu'elle s'est réservée lors de l'émission la société a procédé au rachat en Bourse des 80 obligations de 5.000 F 4 0/0 1915 dont le deuxième amortissement était prévu pour le 1er octobre 1945. En conséquence, il n'a pas été effectué de tirage au sort.

L'amortissement précédent a été réalisé par voie de rachats en Bourse.

REMBOURSEMENT ANTICIPÉ DES DETTES

Application des décrets-lois des 16 juillet et 30 octobre 1935

SOCIETE LORRAINE DE CARBONISATION

Rectificatif au *Journal officiel* du 6 août 1947: page 7712, 3e colonne, 1er alinéa, au lieu de: « ...le remboursement anticipé desdites obligations encore amorties », lire: « ...le remboursement anticipé desdites obligations non encore amorties ».

ANNONCES JUDICIAIRES ET LÉGALES

SEQUESTRES

Par ordonnance en date du 22 juillet 1947, le président du tribunal de première instance de Strasbourg a placé sous séquestre les biens, droits et intérêts appartenant à M. Unbescheiden (Heinrich), de nationalité allemande, 42, boulevard du Président-Wilson, Strasbourg, et a nommé l'administration de l'enregistrement, des domaines et du timbre, prise en la personne de son directeur départemental, pour remplir les fonctions d'administrateur séquestre.

Par ordonnance en date du 22 juillet 1947, le président du tribunal de première instance de Strasbourg a placé sous séquestre les biens, droits et intérêts appartenant à M. Moormann (Arnold), de nationalité allemande, Werne-sur-Lippe (Allemagne), et a nommé l'administration de l'enregistrement, des domaines et du timbre, prise en la personne de son directeur départemental, pour remplir les fonctions d'administrateur séquestre.

Par ordonnance du 2 juillet 1947, le président du tribunal civil de Metz a placé sous séquestre les biens, droits et intérêts appartenant à:

Ramacher, à Boulay;
Ruffing (Johann), à Bionville;
Riemer (Walter), à Boulay;
Sonnabend, chemin des Dames, à Morhange;
Schmitt, place Clemenceau, à Boulay;
Schott (Alais), 15, rue de Metz, à Boulay;
Schneider, coiffeur, à Morhange;
Schuler (F.), rue de Metz, à Boulay;
Stein (Alfred), 62, place d'Armes, à Phalsbourg;
Stuhler (Charles), à Boulay;
Wiedemann, à Bockange;
Weischbillig (Jacques), à Bockange;
Wolf, rue des Arquebusiers, à Boulay;
Unhold, 13, rue Porte-de-France, à Morhange;
Ziegler (Zollamt), rue de Metz, à Boulay;
Kraut, née Schwarzmuller, hôtel Bayrischer Hof, à Wiesbaden (Allemagne);
Backes et à son épouse, 41, rue des Pépinières, à Longueville;
Behren et à son épouse, 81, boulevard Saint-Symphorien, à Longueville;
Bexen et à son épouse, à Lorry-les-Metz, 99;
Blickwedel et à son épouse, 2, ruelle des Ecoles, à Moulins-les-Metz;
Bornkessel et à son épouse, 171, rue Nationale, à Longeville;
Brandenbourg (Heinrich) et à son épouse, rue de l'Horticulture, à Longeville;
Breuer et à son épouse, 1, rue du Tramway, à Longeville;
Cremer (Auguste) et à son épouse, rue de l'Horticulture, à Longeville;
Daniel Dr. et à son épouse, à Ban-Saint-Martin;
Doll et à son épouse, 6, rue des Pépinières, à Longeville;
Ellich (Martin) et à son épouse, 180, rue Nationale, à Scy-Chazelles;
Four et à son épouse, aux Etangs;
Guettmann et à son épouse, rue de la Pépinière, à Longeville;
Hock et à son épouse, 2, ruelle des Ecoles, à Moulins;
Jungermann et à son épouse, 1, rue Migette, à Longeville;
Kierdorf (Charles) et à son épouse, 4, Grand'Rue, à Lixheim;
Klein et à son épouse, 101, rue Nationale, à Longeville;
Kürien (Willi) et à son épouse, rue Hollender, à Phalsbourg;
Lademacher et à son épouse, à Vallières, 66;
Lotte et à son épouse, route de Thionville, à Woippy;
Luczka (Charles), et à son épouse, 17, rue de l'Horticulture, à Longeville;
Meiser (Joseph) et à son épouse, 33, rue des Pépinières, à Longeville;
Mme veuve Minke (Anna), 94, route de Plappeville, à Ban-Saint-Martin;
Missonier et à son épouse, 88, route de Metz, à Moulins;
Mittermuller et à son épouse, 67, rue de la Caserne, à Phalsbourg;
Mohr (Charles) et à son épouse, rue de la Pépinière, à Ban-Saint-Martin;
Patscke (Anne-Marie), à Ancy-sur-Moselle, 31;
Mme Phillips, à Pange, 33;
Polis et à son épouse, 137, rue Nationale, à Longeville;
Polz et à son épouse, 7, boulevard Saint-Symphorien, à Longeville;
Radinger et à son épouse, 16 rue des Pépinières, à Longeville;
Ramyark et à son épouse, 85, boulevard Saint-Symphorien, à Longeville;
Rehlinger et à son épouse, route de Bouzonville, à Saint-Julien,

et a nommé l'administration de l'enseignement, des domaines et du timbre prise en la personne du directeur départemental de la Moselle pour remplir les fonctions d'administrateur séquestre.

Par ordonnance en date du 8 juillet 1947, le président du tribunal de première instance de Metz a placé sous séquestre les biens, droits et intérêts appartenant à:

Schaich (Max) et son épouse, 81, rue Saint-Symphorien, à Longeville;
Schickendanz et son épouse, 68, rue des Chênets, à Longeville;
Schmidt (Franz) et son épouse, à Phalsbourg;
Schurbuch et son épouse, 1, rue Fabert, à Hagondange;
Schwenkenbick et son épouse, 58, rue de la Pépinière, à Ban-Saint-Martin;
Schweizer et son épouse, 83, rue de Scy, à Longeville;
Seewald et son épouse, 175, rue Nationale, à Longeville;
Slourm et son épouse, à Gorze;
Van Lahausen et son épouse, 11, rue des Villas, à Longeville;
Weber (Rudolphe et son épouse, 5, rue des Ecoles, à Longeville;
Wirtz et son épouse, 95, route de Borny, à Borny;
Wittmann (Philippe) et son épouse, 7, rue de la Côte, à Ban-Saint-Martin;
Zangerlé et son épouse, 15, rue Saint-Symphorien, à Longeville;
Reichsvereinnigung-Rohstoffstelle, 2, place de la République, à Metz;
Tinet (Albert), à Kerprich-les-Dieuze;
Siebenborn (Jean), à Wiebelskirchen;
Arnold, rue de Phalsbourg, à Sarrebourg;
Ambrecht (Maria), rue de la Gare à Hagondange;
Hagendinger Gewürzmühle, firme Hans Decker et Ce, à Hagondange;
Dahm (Valentin), rue de la Taye, à Moyeuvre-Grande;
Haizfeld (Albert), à Lutzelbourg;
Heffner (Manfred), avenue Fayolle, à Sarrebourg;
Knliggendof, née Aubert (Cécile), à Erkenschwick (Allemagne);
Sudrow (Mathias), à Moyeuvre-Grande;
Baack et son épouse, 175, rue Nationale, à Longeville;
Albrecht et son épouse, 51, rue Saint-Symphorien, à Longeville;
Barth et son épouse, 12, rue de Saint-Quentin, à Ban-Saint-Martin;
Général Brack et son épouse, 112, rue Nationale, à Longeville;
Doetsch et son épouse, 35 a, rue Foch, à Novéant;
Ehrmann (Albert), 4, chemin de Blory, à Marly,

et nommé l'administration de l'enregistrement, des domaines et du timbre, prise en la personne du directeur départemental de la Moselle, pour remplir les fonctions d'administrateur séquestre.

Par ordonnance en date du 18 juillet 1947, le président du tribunal de première instance de Metz a donné mainlevée du séquestre dont furent l'objet les biens appartenant à:

Engelke (Alfred), né le 1er février 1880 à Berlin, naturalisé le 23 mars 1921, demeurant à Woippy, 1, rue de Machy;
Staudt (Pierre), né à Metz le 22 mars 1875, Staudt, née Studler (Catherine), née à Munster le 20 octobre 1892, demeurant tous deux à Metz, 12, rue du Grand-Cerf;
Mme veuve Wary, née Haas (Pauline), née le 21 août 1894, demeurant à Metz, 38, rue Kellermann;
Contier (Nicolas), né à Montigny-les-Metz le 20 juin 1904, demeurant à Montigny-les-Metz, 71, rue Saint-Ladre;
Gassman (Emile), né à Metz le 27 septembre 1907, et son épouse, demeurant à Metz, 21, rue Saint-Marcel;
Anthony (Albert), né à Adamwiller le 6 août 1904, demeurant à Metz, 52, rue aux Arènes;
Ganster (François), né à Metz le 14 mai 1896, demeurant à Metz, 14/15, place de la Préfecture;
Eckrich (Jacques), décédé, et son épouse, née Duflot (Valentine), née le 2 juin 1884 à Metz, demeurant à Metz, 82, chemin sur les Vignes.

Demandes de changement de nom

Mlle Devedeux (Simone-Marie-Renée), née le 13 juillet 1916 à Paris, y demeurant, 8, square Mignot, dépose une requête auprès du garde des sceaux à l'effet d'ajouter à ses nom et prénoms ceux de: de Rubercy (Françoise), afin de s'appeler désormais de Rubercy-Devedeux (Françoise).

AVIS DIVERS

MINISTERE DE LA FRANCE D'OUTRE-MER

Avis de tirage à effectuer à la Banque de l'Indochine, 96, boulevard Haussmann, Paris, pour l'emprunt du gouvernement général de l'Indochine 5,50 0/0 1937 le 14 octobre 1947, à partir de quatorze heures trente.

Société anonyme Maison Brun

6, PLACE AMPÈRE, LYON

MM. les actionnaires de la société anonyme Maison Brun, 6, place Ampère, à Lyon, sont convoqués en assemblée générale ordinaire, le vendredi 19 septembre 1947, à neuf heures trente, au siège social de la société Paris-Charbons (maison Bernot frères), 160, rue La Fayette, à Paris, avec l'ordre du jour suivant:

1° Approbation des comptes;
2° Répartition des bénéfices;
3° Quitus aux administrateurs;
4° Nomination d'administrateurs;
5° Nomination de commissaires aux comptes;
6° Questions diverses.

Le conseil d'administration.

AVIS D'ADJUDICATIONS

Ministère de la marine.

ÉTABLISSEMENT D'INDRET

AVIS D'OUVERTURE D'UN CONCOURS

Un concours doit être ouvert pour la construction à Indret (Loire-Inférieure), sur la rive Sud de la Loire, d'une station de pompage comprenant principalement:

Un bassin en béton armé d'une capacité de 1.000 m³;

Un local en béton armé pour trois pompes de 5.000 m³/h;

Un ouvrage en béton armé, situé en Loire, pour supporter les tuyaux d'aspiration,

tous ouvrages, à terre comme en Loire, à établir sur pieux de 7 à 22 m de longueur.

Le chantier, sis en bordure de Loire, pourra être facilement desservi par camions ou bateau (grue de quai de 5 t à 200 m); par contre, il est situé à 3 km de la gare S. N. C. F. la plus proche.

Importance approximative des travaux: 42 millions de francs.

Adresser les demandes d'admission à M. le directeur de l'établissement d'Indret, à Indret (Loire-Inférieure), par lettre recommandée enregistrée à la poste avant le 25 septembre 1947, à vingt-quatre heures.

Pour la liste des pièces à fournir et renseignements complémentaires, consulter les affiches, 2, rue Saint-Florentin, à Paris (1er), à l'établissement d'Indret et dans les directions des travaux maritimes des ports militaires.

DÉCLARATIONS D'ASSOCIATIONS

Prix des insertions des déclarations d'associations: 50 fr. la ligne
(Décret du 20 novembre 1943, article 1er.)

ASSOCIATIONS FRANÇAISES

(Décret du 16 août 1901.)

29 juillet 1947. Déclaration à la sous-préfecture d'Argelès-Gazost. SOCIÉTÉ PYRÉNÉISTE D'ESCALADE ET DE SKI. Modifications aux statuts. Siège social: chez M. Ravier, président, à Pierrefitte-Nestalas.

2 août 1947. Déclaration à la préfecture de police. AIDE AUX SOLDATS D'ORLY. But: secours à tous les soldats de la commune d'Orly. Siège social: mairie d'Orly.

4 août 1947. Déclaration à la sous-préfecture de Verdun. SOCIÉTÉ DE CHASSE DE BREUX. But: chasse en commun et conservation du gibier. Siège social: chez M. Camus (Raymond), président, à Breux.

5 août 1947. Déclaration à la sous-préfecture d'Autun. ASSOCIATION COMMUNALE DE CHASSE DE SAINT-GERVAIS-SUR-COUCHES. But: protection du gibier, destruction des nuisibles, répression du braconnage. Siège social: mairie de Saint-Gervais-sur-Couches.

6 août 1947. Déclaration à la sous-préfecture de Dreux. ASSOCIATION COMMUNALE DE CHASSE DE DAMPIERRE-SUR-BLÉVY. But: organisation de la chasse, protection du gibier, répression du braconnage. Siège social: salle de la mairie de Dampierre-sur-Blévy

7 août 1947. Déclaration à la préfecture de l'Yonne. ASSOCIATION FAMILIALE DE L'UNION DES FEMMES FRANÇAISES DE SAINT-CYR-LES-COLONS. But: défendre les droits de la famille. Siège social: salle de réunion, Saint-Cyr-les-Colons.

8 août 1947. Déclaration à la sous-préfecture de Montbard. AMICALE DES CHASSEURS D'ARNAY-VILLEFERRY. But: répression du braconnage, protection du gibier. Siège social: Ernest Cunier, secrétaire de la société, à Arnay-sous-Vitteaux.

8 août 1947. Déclaration à la préfecture du Finistère. Association L'ESPÉRANCE DE LÉCHIAGAT EN TREFFIAGAT. But: établissement des œuvres privées d'éducation populaire du quartier de Léchiagat en Treffiagat. Siège social: chez le président, au bourg de Treffiagat.

11 août 1947. Déclaration à la préfecture de Niort. SOCIÉTÉ DE CHASSE DE VERNOUX-SUR-BOUTONNE. But: répression du braconnage et repeuplement du gibier. Siège social: mairie de Vernoux-sur-Boutonne.

11 août 1947. Déclaration à la préfecture de la Manche. ASSOCIATION DES ANCIENS F. F. I. DU CANTON DE SAINT-SAUVEUR-LE-VICOMTE. But: grouper et resserrer par l'entr'aide les liens de camaraderie et d'amitié entre les anciens F. F. I. dudit canton. Siège social: 27, rue Bottin-Desylles, Saint-Sauveur-le-Vicomte.

12 août 1947. Déclaration à la sous-préfecture de Saint-Dizier. LA PÉDALE OUVRIÈRE BRAGARDE. But: pratique du cyclisme, du cyclo-tourisme et de l'éducation physique. Siège social: 16, rue Docteur-Mougeot, Saint-Dizier.

13 août 1947. Déclaration à la sous-préfecture de Rambouillet. AMICALE DES ANCIENS DES DEUX GUERRES. But: conserver, améliorer et développer les liens de bonne camarderie et les sentiments de solidarité entre les anciens des deux guerres. Siège social: mairie de Saint-Rémy-les-Chevreuse.

14 août 1947. Déclaration à la sous-préfecture de Boulogne-sur-Mer. DESVRES-BOXING-CLUB. But: faire pratiquer les exercices physiques et notamment la boxe à tous ses membres. Siège social: bar des Sportifs, boulevard Clocheville, Desvres.

18 août 1947. Déclaration à la préfecture de Toulouse. L'ASSOCIATION AMICALE DES SANS-FILISTES DE TOULOUSE transfère son siège social du 14, place du Capitole, Toulouse, au 56, boulevard Carnot, Toulouse.

18 août 1947. Déclaration à la préfecture des Deux-Sèvres. PATRONAGE LAÏQUE DE SAINT-MAIXENT-L'ECOLE. But: activités manuelles et sportives le jeudi. Siège social: école communale de garçons, Saint-Maixent-l'Ecole.

19 août 1947. Déclaration à la préfecture de l'Yonne. ASSOCIATION FAMILIALE D'AUXERRE. But: défense des droits de la famille. Siège social: secrétaire général, 35, rue de Paris, à Auxerre.

19 août 1947. Déclaration à la préfecture du Finistère. ASSOCIATION FAMILIALE DE L'UNION DES FEMMES FRANÇAISES DE LANRIEC. But: défense des intérêts des familles. Siège social: mairie de Lanriec.

19 août 1947. Déclaration à la préfecture de police. GROUPEMENT AMICAL DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DES BANQUES POPULAIRES DE FRANCE ET DES COLONIES. But: resserrer les liens amicaux et professionnels entre les membres. Siège social: 100, rue Montmartre, Paris.

20 août 1947. Déclaration à la sous-préfecture de Mauriac. SOCIÉTÉ DE CHASSE ET PÊCHE DE SAINT-PAUL-DE-SALERS. But: réglementation locale de la chasse et de la pêche, repeuplement en gibier et poisson. Siège social: mairie de Saint-Paul-de-Salers.

21 août 1947. Déclaration à la préfecture de Marseille. COMITÉ PERMANENT DES FÊTES DE CHARITÉ DE LA COMMUNE DE ROQUEFORT-LA-BÉDOULE. But: organiser des fêtes de bienfaisance et de charité. Siège social: mairie de Roquefort-la-Bédoule.

21 août 1947. Déclaration à la sous-préfecture de Lure. ASSOCIATION FAMILIALE RURALE INTER-COMMUNALE DE TERNUAY. But: étude et défense des intérêts généraux des familles rurales. Siège social: salle du cercle de Ternuay.

21 août 1947. Déclaration à la sous-préfecture de la Flèche. ASSOCIATION DE DÉFENSE DES PRODUCTEURS LAITIERS DE FRANCE. But: défense des intérêts de la production laitière française. Siège social: M. Hubert, président, la Bourdaisière, à Chenu.

21 août 1947. Déclaration à la préfecture de Nancy. LE COR DE CHASSE DE PUVENELLE. But: réglementation de la chasse, répression du braconnage. Siège social: café du Point-Central, Pont-à-Mousson.

22 août 1947. Déclaration à la préfecture du Cher. ENTENTE DES CHASSEURS DE QUANTILLY. But: protection du gibier, répression du braconnage. Siège social: mairie de Quantilly.

22 août 1947. Déclaration à la sous-préfecture de Baume-les-Dames. LA DIANE SERVINOISE. But: unir les chasseurs constituant l'association par des liens de camaraderie et de bonne confraternité; assurer la protection du gibier et prendre toutes mesures utiles pour que cette protection soit efficace, surtout en période de fermeture de la chasse; assurer la répression du braconnage et la protection des nids et couvées; procéder au repeuplement du gibier; louer le droit de chasse sur les propriétés particulières et communales. Siège social: mairie de Servin, par Passavant.

23 août 1947. Déclaration à la sous-préfecture d'Arles. SYNDICAT DES EAUX ET TRAVAUX PUBLICS DE VERNÈGUES. But: grouper tous les habitants propriétaires ou non de la commune de Vernègues; prise en charge des eaux du territoire, tant d'irrigation, de l'alimentation que de l'hygiène; effectuer tous travaux d'aménagement ou d'amélioration, tant du débit actuel qu'à venir, ainsi que des ouvrages d'art en dépendant, des eaux communales, ainsi que l'entretien des routes et chemins ou autres édifices publics; procéder à de nouvelles recherches d'eaux souterraines sur le territoire de la commune de Vernègues, à leur adduction et distribution aux adhérents; défense des intérêts généraux de l'association syndicale et de ses membres. Siège social: M. Roman (Louis), président, à Vernègues

24 août 1947. Déclaration à la préfecture de Vaucluse. ŒUVRE D'ENTR'AIDE POUR LES DÉFICIENTS DE L'OUÏE, DE LA PAROLE ET DE LA VUE. But: seconder les personnes et les œuvres s'occupant de ces déficients, donner à ceux-ci aide et conseils, surtout aux déficients de l'ouïe et de la parole, et propager tout ce qui peut concourir à améliorer leur sort. Siège social: 19, rue du Limas, Avignon.

26 août 1947. Déclaration à la sous-préfecture de Commercy. Société de chasse LA RÉSISTANTE. But: répression du braconnage, réserve de gibier, repeuplement. Siège social: café du Lion-d'Or, Pagny-la-Blanche-Côte.

26 août 1947. Déclaration à la sous-préfecture d'Arles. ASSOCIATION DES RIVERAINS DU GAUDRE-DE-BAGATELLE. But: intérêt commun de la partie du Gaudre-de-Bagatelle comprise entre la route nationale n° 99 et la Petite-Roubine. Siège social: mairie de Saint-Rémy.

Paris. — Imp. des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.